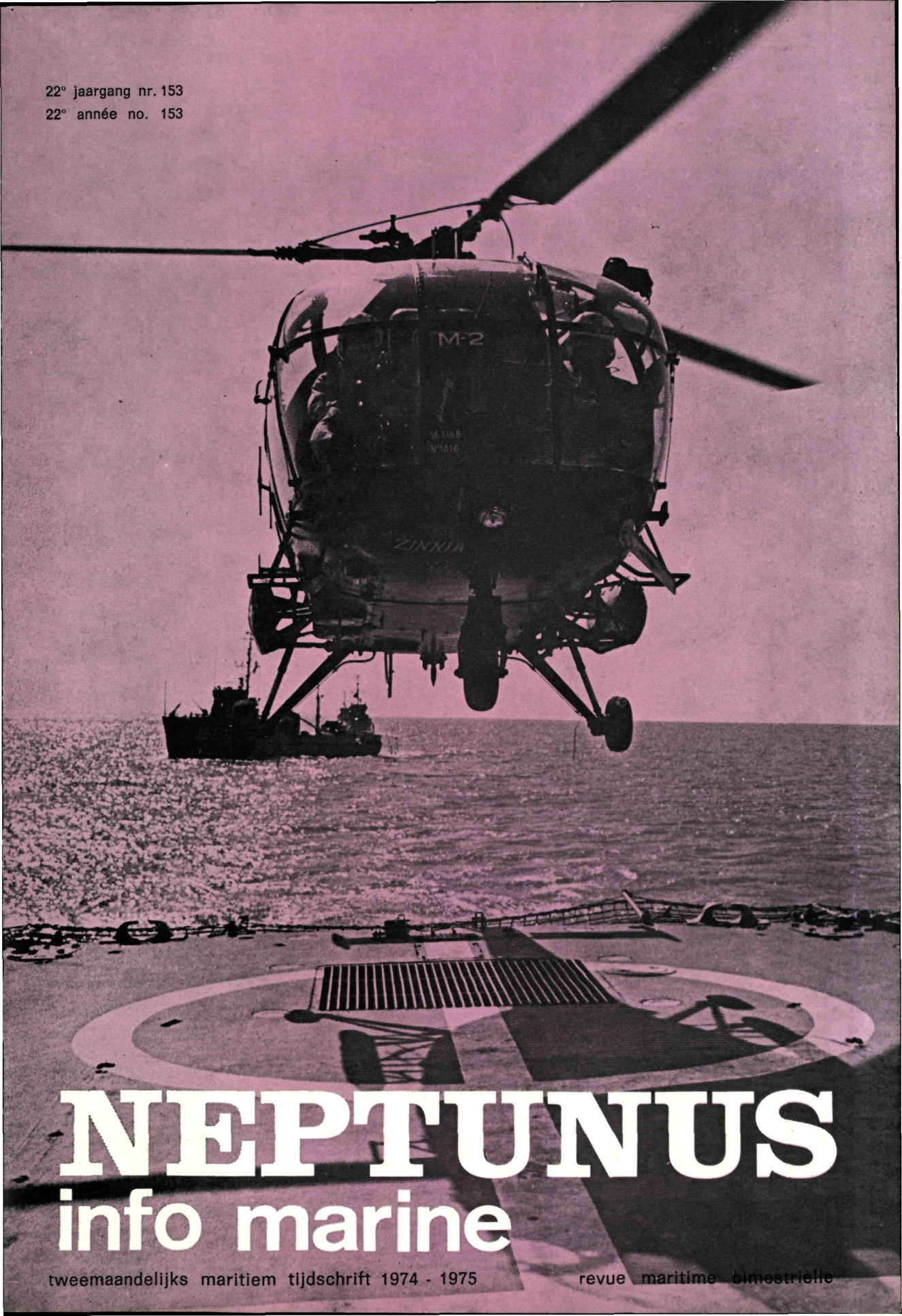


22° jaargang nr. 153

22° année no. 153



NEPTUNUS

info marine

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1974 - 1975

revue maritime bimestrielle



21 REDIFON TYPE C.8012 DIGITAL MARINE RADAR AND NAVIGATION TRAINERS SOLD

REDIFON 

REDIFON ELECTRONIC
SYSTEMS LTD.

17-27 Kelvin Way
Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
to Industry to
Redifon Limited

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



INTAIR
DIVISION

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :

Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for 'off line' activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

mei 1975 - 22e jaargang

Nr. 5

mai 1975 - 22e année

No. 5

sommaire neptunus

inhoud neptunus

le «saladin» en norvège

l. de schutter

2

hydrografische analyse van de vlaamse banken
langs de belgische-franse kust

c. van cauwenberghe

14

homme à la mer!

m. hanton

23

maritiem panorama

h. rogie

26

hydrografische analyse van de scheldemonding
(vervolg en slot)

c. van cauwenberghe

31

woorden uit de zeemanskist... aap, beginn en griet

j.b. dreesen

33

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

redaktie - rédaction

info-reserve

redaktie - rédaction

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1LZ
J. Vandewalle (COMLOGNAV), 1LZ Crelot
(NAVCOMPORTNWP), VTZ W. Manhaeve
(COMOPSNAV), 1MC R. Offermans (CO-
MIENAV), 1MC A. De Vreese (COM-
LOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COM-
LOGNAV), 1MC Desmet (COMSER-
VOST), 1MC M. Stevens (NAVCOM-
PORTOST), 1MR E. Wets (COMOPSNAV),
1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), MAT/
MIL B. Decorte (AT ZS1/IRP), 1 OM.
Van Hoof.

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dye-
pondt, A. Schram

le «saladin» en norvège

Par le Capitaine de Vaisseau L. de Schutter

Je venais à peine de ramener le « SALADIN » à Bruxelles, où il me sert de pied à terre, que l'idée de faire une croisière vers la Norvège se cristallisait de plus en plus. Je voulais, dès la 1ère croisière du « SALADIN », surmonter la « peur du large » dont parle Jean MERRIEN dans « L'Art du large » et « Possession de la mer ».

Micheline, ma femme, Alain, mon fils, Véronique, ma fille et Jeanne, ma sœur, s'étaient facilement laissés convaincre que la Norvège et ses Fjords valaient d'être connus, malgré le brevet de masochiste qu'Annie Van de Wiele décerne, dans « Au Fil de l'étrave », à ceux qui de Belgique partent à la voile vers le Nord. Quant à moi, à l'attrait touristique des fjords s'ajoutait celui de la Mer du Nord où la densité du trafic maritime est moindre que celui du Pas de Calais et de la Manche, et permettait un amarinage de l'équipage dans de meilleures conditions.

Le « SALADIN » porte le nom d'un Sultan d'Egypte et de Syrie SALAH AL-DIN qui pendant la 3ème croisade prit JERUSALEM et vainquit les chrétiens à HATTIN. Non par admiration pour ce héros musulman, mais en souvenir d'un yacht du même nom, de 8,30 m du type CRUSADER que nous avions loué 10 ans auparavant à Yarmouth, Ile de WIGHT en Angleterre, et à bord duquel le même équipage avait fait une très agréable croisière de 15 jours le long des côtes sud de l'Angleterre.

Le « SALADIN » a été construit par le chantier Van Wyck à WOUBRUGGE aux Pays-Bas. C'est un sloop du type WIBO 930, conçu par M. Van de Stadt. Construit en acier, il mesure 9,30 m x 2,95 m x 1,50 m, déplace 4 1/2 tonnes et comporte 5 couchettes. La cabine avant, séparée du salon par le compartiment toilette et la penderie, se compose de 2 couchettes en « V » et du tank à eau de 100 litres ; le salon comprend deux autres couchettes utilisées pendant la journée comme divan. Le coin cuisine avec un réchaud à 2 becs, l'évier en inox, les équipets pour assiettes et verres et les armoi-

res à provisions se trouve à bâbord ; à tribord se situent la table des cartes et la 5ème couchette qui s'enfonce sous le cockpit. Le moteur, un Volvo Penta Diesel, de 25 Chevaux se trouve sous le cockpit dont les banquettes forment deux coffres à matériels divers contenant les amarres, les ballons de défense, l'ancre, l'annexe gonflable, la réserve d'eau de 25 l., le tank et la réserve de mazout, le jerrycan de pétrole pour les lampes etc... Gréé en sloop bermudien, sa grande voile mesure 16 m² et peut être réduite en prenant 2 ris ; il ne possède, pour le moment, qu'un foc no. 1 de 23 m² et un petit foc tempête de 6 m². Sa future garde-robe comportera un foc no. 2 de 14 m², un génois de 29 m² et un spinnaker de 61 m².

Les deux week-ends précédant le départ en croisière furent consacrés à ramener le « SALADIN » de Bruxelles à Nieupoort par petites étapes : Wintam - Kallo et Breskens.

Vendredi 26 juillet

En fin de journée, je prends congé de mon bureau et de l'Etat-Major de la Force Navale, et rentre au « Clos des Pins » à Oostduinkerke, anxieux de prendre la mer sitôt que possible. En ouvrant la porte je suis accueilli par des monceaux de conserves et de provisions de tout genre. Je reste bouche bée devant la quantité de nourriture nécessaire à 5 personnes pour 1 mois en me demandant où diable je pourrais arrimer tout cela.

Samedi 27 et dimanche 28 juillet

Nous les consacrons à l'embarquement et au rangement des provisions, au gréement des voiles, au plein d'eau, aux dernières courses, à l'installation de l'équipage et à un petit galop d'essai en Mer du Nord par vent d'Ouest force 6. Alain n'est pas encore à bord, il vient de téléphoner de DUNKERQUE, où il vient d'arriver à bord du « KESTREL », qu'il a aidé à ramener d'ARCACHON en Belgique. Nous lui fixons rendez-vous lundi soir à Breskens. BBC 2 promet pour le lendemain un vent WSW

force 6 à 7 augmentant à 8 dans la région de DOUVRES, cela promet !

J'envergure donc le foc tempête et je prends 2 ris dans la grande voile.

La famille et quelques-uns de nos amis viennent nous souhaiter bon voyage, nous aident à ramener la voiture au garage. La journée se termine par un souper à bord. Nous partageons avec eux un poulet provençal, arrosé d'un généreux petit vin. Les souhaits de bon voyage se font chaleureux, mais bientôt l'équipage rejoint ses pénates en prévision d'un réveil matinal dépendant du régime des marées.

Lundi 29 juillet

(NIEUPORT - BRESKENS : 36 milles).

Début d'une grande aventure, départ vers des horizons lointains ; quatre semaines de mer, possibilité de gros temps, d'avarie ou de pannes ; quelles sont les idées de l'équipage lors du réveil matinal à 05.30 Hrs ? NUL ne le sait. La tempête annoncée par la météo d'hier soir n'est heureusement pas au rendez-vous.

A 06.30 Hrs, après avoir bien déjeuné, tout le monde est prêt au poste d'appareillage et lentement le « SALADIN » se dégage des yachts qui l'entourent. Les voiles sont hissées et nous voilà bientôt en mer, bercés par la houle de l'Ouest. Le vent est nettement moins fort que promis, à peine force 4. Vers 07.00 Hrs, les deux ris sont largués, le foc tempête remplacé par le foc no. 1 et c'est sous toute sa toile que le « SALADIN » prend son départ vers le grand NORD, poussé par une jolie brise d'Ouest.

Je ne connais pas les pensées intimes de Micheline, Jeanne ou Véronique en ce moment, mais moi je suis au début de la réalisation d'un beau rêve et je me sens bien. J'espère en mon for intérieur que les conditions météorologiques resteront clémentes assez longtemps pour permettre un amarinage graduel de tout l'équipage.

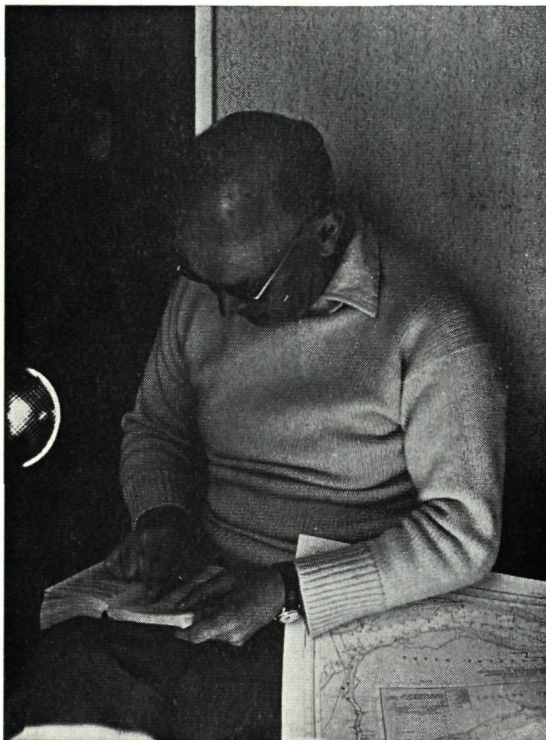
Nous arrivons à BRESKENS sans encombre vers 18.00 Hrs. Alain nous attend sur le quai.

Mardi 30 juillet

(BRESKENS - HARINGVLIET DAM : 50 milles)

Le départ prévu pour 09.00 Hrs est retardé par un accident domestique. Alain et moi faisons connaissance avec la pompe du W.C. Il a fallu la démonter entièrement pour revisser et resserrer à bloc un écrou folâtre. Nous nous serions bien passés de cet intermède !

Nous filons heureusement bon train. A la fin de l'après-midi nous sommes par le travers du bateau feu du GOEREE. A ma grande surprise et contrairement aux renseignements du « Pilot Book » qui couvrirait la région, c'est un feu planté sur une tour métallique et non un bateau phare. Ce n'est que deux jours plus tard que je verrai une petite correction du « supplément » qui annulait les pages de la région du GOEREE et renvoyait au « DOVER STRAITS PILOT » que je n'avais pas à bord. Comment peut-on prévoir de telles fantaisies ! Vers 18.00 Hrs nous embouquons le SLYKGAT par vent frais d'Ouest, force 6 ; nous filons du tonnerre. De bouée en bouée les passes du SLYKGAT et NOORD PAMPUS nous mènent au port extérieur du HARINGVLIET DAM. Nous nous y amarrons le long du « GRINGALET », un beau gros yacht néerlandais, de loin notre grand frère. Il est lui-même amarré le long d'un chalutier pratiquant le « Sport vissen op Zee ». Micheline nous prépare une délicieuse paëlla.



... Comment peut-on prévoir de telles fantaisies...

Mercredi 31 juillet

(HARINGVLIET DAM à HARINGVLIET DAM :

12 milles)

Le port extérieur de HARINGVLIET DAM est assez récent, il fut construit lors de l'exécution des travaux du plan DELTA entrepris pour protéger la Flandre Zélandaise d'une inondation par la mer. Il abrite quelques chalutiers ; sert de base aux bateaux qui pratiquent « Sport vissen op Zee » et de rade d'attente pour les navires qui désirent passer l'écluse qui donne accès au HARINGVLIET. C'est un excellent refuge. Le HARINGVLIET, lui-même, débarassé des marées et des courants est maintenant une très belle pièce d'eau, idéale pour le yachting. HELLEVOET SLUIS, où le « SALADIN » s'était arrêté à Pâques est un charmant petit port qui vaut un détour et une visite. L'accès du port extérieur du HARINGVLIET DAM ne devient visible que lorsque l'on en est très près ; il faut faire confiance à la carte.

Réveil à 07.00 Hrs pour Alain et moi ; nous déhalons pour permettre aux « Sportvissers » de partir à 08.30 Hrs et au lieu de revenir à quai nous jetons l'ancre dans le port en attendant que le courant devienne favorable. Micheline, Jeanne et Véronique font la grasse matinée jusqu'à 09.00 Hrs. Suite à l'avis de coup de vent du SW - force 8 - nous prenons 2 ris dans la grande voile et nous endrillons le petit foc.

A la sortie du port, vers 10.30 Hrs, nous croisons un catamaran anglais qui vient y chercher refuge. Il nous fait signe que la mer est forte. Nous embouquons le RAK van SCHEELHOEK par vent frais d'Ouest - force 6. Nous filons à toute allure, vent par le travers et les petites bouées noires et rouges défilent de chaque bord. Nous longeons l'île de VOORNE et vers 13.00 Hrs nous passons

le ZWARTE HOEK, il porte bien son nom. Le vent forcé. Les hauts fonds du HINDER sont clairement marquées par des vagues déferlantes et une mer tumultueuse ; c'est un spectacle grandiose mais je bénis le ciel de ne pas devoir les traverser. Nous serrons le vent de plus en plus et bientôt nous sommes au plus près et nous embarquons beaucoup d'embruns. C'est alors que les choses se gâtent. Passé la bouée HK 4 du GAT van de HAWK, nous n'apercevons plus les suivantes. Droit devant, à bâbord et à tribord il n'y a que des brisants. Le chenal n'existerait-il plus suite aux travaux de l'EUROPA PORT ? Pas d'hésitation, il fait trop mauvais pour prendre des risques. Demi-tour ; nous rebrousse chemin et rentrons à HARINGVLIET.

Il nous faudra encore lutter pendant 2 heures au plus près, embarquer sans cesse des embruns et tirer pas mal de bords dans une mer démontée pour revenir à HARINGVLIET DAM où nous jetons l'ancre.

Quelle navigation et quel amarinage ! Je suis certain que nous avons subi le coup de vent, force 8, annoncé par la BBC 2.

Jeudi 1er août

(HARINGVLIET DAM - SCHEVENINGEN : 26 milles)
Le réveil aujourd'hui est tardif. L'équipage et le skipper sont encore traumatisés par l'expérience de la veille et se reposent sur leurs lauriers. Une vedette du « Rijks Water Dienst » vient cependant jeter le trouble à bord en accusant, par haut parleur, le « SALADIN » d'être un danger pour la navigation là où il est ancré, en plein milieu du port.

Je ne croyais pas que nos amis d'Outre-Moerdijk étaient si proches des Marseillais.

Je les rassurai en leur disant que nous étions sur le point de lever l'ancre ; la météo n'était pourtant pas fort engageante et annonçait un grand frais du surcoût, force 5 à 7, avec un coup de vent, force 8 par endroit.

Vers 10.15 Hrs, après un solide déjeuner, nous hissons les voiles, levons l'ancre et nous quittons ce petit havre si accueillant. Nous embouquons le NOORD PAMPUS et le SLYCKGAT malgré le détour que ceci nous impose, bien décidés à ne pas recommencer l'expérience de la veille et à ne plus utiliser le « RAK van SCHEELHOEK ». Le vent debout et un restant de marée contre ne facilitent pas le départ. Il a fallu mettre le moteur en marche pour dépasser le KWADDE HOEK et la bouée SG 10. Le vent mollit bientôt un rien, et l'un après l'autre nous enlevons les deux ris et nous hissons le grand foc. Le vent devient portant, le courant favorable et le progrès de plus en plus rapide. Vers 16.00 Hrs nous traversons le chenal d'accès au « Nieuwe Waterweg » en prenant bien soin d'éviter les gros navires qui le sillonnent.

Nous sommes devant SCHEVENINGEN vers 18.00 Hrs où nous amarrons au yacht club. L'accueil est très courtois, malgré les neuf florins qu'on nous demande pour l'ancrage de la nuit.

Vendredi 2 août

(SCHEVENINGEN - IJMUIDEN : 25 milles)

Ce matin, surprise agréable, la météo de 06.30 Hrs est favorable. Elle annonce une brise d'Ouest de 3 à 5 Beaufort : le rêve de tous ceux qui remontent

Le « SALADIN » à Hellevoet Sluis.



la côte des Pays-Bas vers le Nord.

08.00 Hrs : réveil et déjeuner. Achat en dernière minute à la buvette du club, de 12 bouteilles de bière ; préparatifs de départ ; le temps de sortir du port au moteur, après autorisation préalable du poste de contrôle : dame, ce n'est pas pour rien qu'on se trouve dans le port de la capitale ; voilà qu'il est 10.50 Hrs et que le vent est complètement tombé.

Nous hissons malgré tout les voiles et nous espérons et prions que le vent veuille bien se lever. Vers 12.30 Hrs s'établit une légère brise, voilà l'occasion d'essayer la ligne à la traîne que j'avais achetée à Bruxelles, la veille de mon congé, sur les conseils, oh combien précieux de Madame MICHIELS du « Fishing Centre » de la chaussée de Waterloo. Je ne pêche mon premier poisson qu'après 2 heures. Peu après j'en attrape un second ; à IJmuiden, un pêcheur les identifie comme un « Flint » et un « Alose ». Je ne suis pas peu fier. Peu à peu s'établit une bonne petite brise qui nous pousse enfin vers IJmuiden où nous accostons le long d'une barque de pêche vers 20.00 Hrs.

Le coup d'œil du port de pêche est très pittoresque, mais les eaux du port sont sales, mazouteuses et pleines de débris. Le chien de la barque de pêche, le long de laquelle nous sommes amarrés, a un petit air de paysan ; il porte autour du cou un mouchoir rougé noué en foulard.

Micheline prépare les poissons, rares, nous dit notre voisin pêcheur ; heureusement car ils sont pleins d'arêtes !

Samedi 3 août

(IJMUIDEN - DEN HELDER : 35 milles)

Le départ prévu pour 10.00 Hrs en fonction des courants de marée, se déroule sans heurt et bientôt nous hissons les voiles en quittant la rade d'IJmuiden. Comme hier, la météo de 06.30 Hrs est favorable : jolie brise d'Ouest, force 4, et comme hier aussi il n'y a pratiquement pas de vent. Nous dérivons lentement vers le Nord. Dans l'après-midi, Alain pêche les 3 premiers maquereaux de la croisière.

Ce n'est que vers 19.00 Hrs que le vent s'établit enfin. Nous filons alors bon train vers DEN HELDER. Nous embouquons le SCHULPENGAT - chenal d'approche Sud du TEXEL STROOM - à la tombée du jour et bientôt le courant de jusan nous empêche de progresser. Il nous faut amener les voiles et remonter le TEXEL STROOM au moteur. Les digues qui entourent DEN HELDER nous paraissent au moins dix fois plus longues qu'elles ne le sont en réalité, tant nos progrès sont lents. Le courant de jusan atteint certainement les trois nœuds.

Il fait très froid et nous sommes fatigués. Ce n'est que vers 00.15 Hrs que nous amarrons dans le OUDE HAVEN le long du « HARINGVLIET » une unité du service de balisage des Pays-Bas et à 01.00 Hrs, affamés, nous dégustons une délicieuse choucroute. Rien de tel que le yachting pour bouleverser les habitudes et ouvrir les appétits !

Dimanche 4 août

(DEN HELDER)

Jour de repos. En fin de matinée nous déhalons vers le « KONINKLIJKE MARINE JACHT CLUB » (KMJC) que nous n'avons pas vu hier soir et dont je viens de découvrir l'existence. Il bruine légèrement. L'accueil est sympathique et la redevance très raisonnable : 3 florins par nuit. L'après-midi nous flânonnons en ville.

Lundi 5 août

(DEN HELDER au KMJC)

Repos et achats de vivres frais. Nous embarquons nos premiers « Bonded stores » : BOKMA, WHISKY et bière. La douane enferme le tout dans un sac à voile et y met les scellés. J'achète deux nouvelles écoutes de foc pour remplacer celles qui avaient cassé le vendredi, une bonne lampe torche : celle du bord a mauvais caractère et n'obéit pas à tout le monde ; une pile pour éclairer le compas en prévision de la navigation de nuit ; une planche à roulis pour la couchette tribord du carré ; je compte utiliser les panneaux d'écoute pour la couchette bâbord en les calant contre la table.

Nous gréons deux drisses à pavillon en hissant Alain dans le mât au moyen de la drisse de foc frappée sur une chaise de gabier improvisée. Nous redressons le mât en réglant les haubans de tête de mât.

Mardi 6 août

(DEN HELDER - NORVEGE : 320 milles)

L'heure du départ est à nouveau fonction des courants de marée dans le TEXEL STROOM. C'est pourquoi, nous ne quittons le KMJC que vers 10.30 Hrs. Bien avant la sortie de la rade, les voiles sont hissées. A la sortie du TEXEL STROOM nous empruntons le Molengat : chenal d'approche Nord.

La méridienne, la première du voyage nous met à 7 milles de DEN HELDER et correspond à la position réelle. Nous sommes encore dans la passe du Molengat qui longe l'île de TEXEL. Il y avait des années, que je n'avais plus fait de position astronomique et le résultat me tranquillise quant à l'exactitude des positions futures.

Le chronomètre du bord (une modeste montre de poche avec une grande trotteuse) dont je comptais vérifier l'allure tous les jours grâce aux tops de Hrs et 22.00 Hrs GMT s'est cassé quelques jours auparavant. J'avais d'abord songé à le remplacer avant de quitter Den Helder pour la Norvège, car nous ne verrions plus de terre pendant 3 jours au moins et il nous faudrait faire de la navigation astronomique, quand je me souvins d'une variante de la navigation en latitude des polynésiens. Il nous suffirait de faire une route suffisamment à l'Ouest du NORD pour qu'après avoir atteint 58° de latitude Nord (la latitude de SUD de la NORVEGE), nous soyons certains que pour atterrir en Norvège, il faudrait faire route au Nord Est, perpendiculairement à la côte. La distance parcourue dans le Nord-Est nous aiderait aussi à déterminer approximativement la longitude de l'endroit de l'atterrissage. Les occasions de prendre une « latitude » ne manqueront pas : la polaire au lever et coucher du soleil, le soleil à midi.

Nous essayons à nouveau nos qualités de pêcheurs ; pendant les deux premières heures les résultats sont piètres : aucune touche. Ce sera Véronique qui ouvrira la pêche en accrochant une plie par la peau du dos. Tandis que quelques heures après Jeanne, en attrapant l'un après l'autre trois maquereaux, marquera le début d'une pêche miraculeuse : en moins d'une heure, nous pêcherons 31 maquereaux, souvent par 3, 4 et 5 à la fois.

Petit à petit tout l'équipage s'installe dans la routine de mer en prévision des 2 à 3 jours que prendra la traversée. Alain prend charge d'un quart et moi de l'autre. Véronique et Alain prennent le quart



... dans le mat au moyen de la drisse de foc...

de 19.00 à 01.00 Hrs ; Micheline et moi, nous leur succédons de 01.00 à 07.00 Hrs ; Jeanne et Alain assurent le quart pendant la matinée, l'après-midi je reprends avec qui le veut bien.

Mercredi 7 août

(DEN HELDER - NORVEGE — 2ième jour)

Depuis la sortie du MOLENGAT nous naviguons au 325°. Bien avant minuit nous avions traversé les deux bandes de circulation du trafic maritime à destination de la Baltique et des ports allemands et nous aurions pu dès lors naviguer au Nord, mais il nous faudra attendre 14.00 Hrs pour que le vent adonne suffisamment à l'Est pour nous permettre de prendre ce cap sans difficulté.

La polaire de 03.50 Hrs nous met par 53°29' de latitude Nord. La méridienne nous fait dépasser les 54° de latitude Nord et combinée avec l'estime la position de midi est 54°07' de latitude Nord et 04°25' de longitude Est ; la distance MIDI-MIDI n'est que de 66 milles ; c'est peu : à peine une moyenne de 2,7 nœuds. Il reste un peu moins de 250 milles à parcourir, soit deux bons jours si le vent veut bien y mettre un coup et faire monter la moyenne à 5 nœuds.

Vers 14.00 Hrs, le vent non seulement adonne pour s'établir dans l'EST, mais fraîchit et devient rapidement une bonne brise, force 5. C'est merveilleux, le « SALADIN » avance gaillardement vers le NORVEGE, la vitesse estimée et mesurée atteint 5 nœuds. Si cela continue, nous serons en NORVEGE vendredi après-midi.

Peu avant le départ, j'avais imaginé un système assez simple pour mesurer la vitesse du « SALADIN » à défaut d'un loch que Père Noël m'offrirait bien un jour. Il est basé sur le principe bien connu qu'en chronométrant le temps que prend un objet pour parcourir une distance connue, on obtient la vitesse en divisant la distance par le temps ($V = D : t$). C'est évident, mais encore faut-il que les calculs soient simples et donnent la réponse en nœuds.

J'avais noté, quelques semaines auparavant, au

cours de la lecture d'un article de yachting, qu'un nœud correspondait, à peu de choses près, à 0,5 m/sec. Il me semblait aussi qu'il serait assez aisé de compter exactement (!) sans chronomètre jusqu'à 4 ou 5 secondes, en utilisant la méthode classique des « A-1/A-2/A-3 » scandé par un geste large du bras. J'établis ensuite le tableau suivant :

1 n = 0,5 m/sec
2 n = 1 m/sec
4 n = 2 m/sec
5 n = 2,5 m/sec
6 n = 3 m/sec
7 n = 3,5 m/sec
8 n = 4 m/sec
12 n = 6 m/sec

Ce tableau ne me parut d'aucune utilité et pour cause : il me serait impossible d'estimer la distance parcourue par un objet et une seconde par manque de point de repaire. Cependant la dernière égalité : « 12 n = 6 m/sec » m'inspira. Six mètres pouvaient correspondre à deux repères à bord du « SALADIN » : en fait, ils sont l'avant du rouf et le tableau arrière. Si un objet parcourait cette distance en 1 sec, la vitesse serait de 12 nœuds : s'il fallait deux secondes, la vitesse serait réduite de moitié : soit 6 nœuds : s'il fallait trois secondes la vitesse serait réduite à 1/3 : soit 4 nœuds. Il me suffisait donc de compter le nombre de secondes que prenait une bouteille de bière (vide !) pour passer de l'avant du rouf au tableau arrière et ensuite diviser « 12 » par le résultat obtenu pour avoir la vitesse du « SALADIN » en nœuds. Le chiffre 12 convient parfaitement bien parce qu'il est divisible par 2, 3, 4 et 6.

Jeudi 8 août

(DEN HELDER - NORVEGE — 3ième jour)

Les quarts se suivent les uns aux autres, les milles défilent régulièrement ; le vent continue à souffler de l'Est force 4 à 5 et le « SALADIN » maintient une vitesse très constante de 5 à 6 nœuds.

La méridienne nous met par 56°18' de latitude Nord et mon estime par 04°55' de longitude Est : la distance Midi-Midi est de 128 milles : une moyenne légèrement supérieure à 5 nœuds. Nous avons parcouru 201 milles depuis DEN HELDER. Il en reste près de 119 milles pour atterrir soit sur LISTER, soit sur LINDESNESS.

La houle se creuse petit à petit et atteint bientôt des proportions imposantes et impressionnantes. La distance de crête en crête semble être près de 100 mètres, la hauteur (sans déferlantes) de 4 à 5 mètres. Elle me rappelle la longue houle atlantique que j'ai connue en escortant de nombreux convois de Liverpool à St. Johns New FOUNDLAND pendant la deuxième guerre mondiale.

Cela pose à Micheline des problèmes de cuisine. C'est ainsi que sont nées deux recettes de cuisine de yachting bien sympathiques et en fait très simples :

La soupe au riz : Videz une boîte de soupe UNOX dans une casserole à pression, ajoutez-y son équivalent d'eau, 1 tasse de riz, menez à ébullition et cuisez sous pression pendant 5 minutes. Servez chaud avec pain bis beurré.

La soupe aux spaghettis : Remplacez le riz par 250 gr de spaghettis et cuisez sous pression pendant 5 minutes. Servez chaud avec pain beurré. En variant le potage en boîte à chaque repas (4 variétés disponibles) et en alternant riz et spaghettis vous êtes ainsi à la tête de huit menus différents. Ma préférence va aux « spaghettis soupe tomate ».

si l'on y ajoute du fromage râpé. A bord du « SALADIN » la cuisson se faisait dans une cocotte à pression bien amarrée (fil de fer) sur le réchaud qui n'est pas suspendu à cardan.

Vendredi 9 août

(DEN HELDER - NORVEGE — 4ième jour)

Depuis hier midi nous sommes au cap 030°. Le vent se maintient à l'Est force 5. La houle s'est encore creusée et prend maintenant des allures impressionnantes, heureusement elle ne déferle pas encore et le « SALADIN » reste sec. Nous atteignons souvent 7 nœuds. J'estime cependant qu'avec toute la toile que le « SALADIN » porte, nous ne serions plus suffisamment manœuvrant si pour une raison quelconque il nous fallait changer de route et remonter au vent.

Vers 08.00 Hrs, à la relève du quart du matin, Alain remplace le grand foc par le foc tempête. Il va falloir nous improviser voiliers ! Je viens en effet de voir qu'une couture du grand foc est décousue, usée par le frottement occasionnel du foc contre la barre de flèche. A deux, Alain et moi, pendant que Micheline barre, nous prenons ensuite un ris dans la grande voile. Ce n'est pas facile, car nous manquons encore de pratique. La vitesse diminue à quatre nœuds ; mais nous avons une meilleure allure : « qui va PIANO, VA SANO ».

12.30 Hrs - Alain prend la méridienne. Elle nous met par 58°06' de latitude Nord et mon estime par 06°00 de longitude Est. La latitude du cap LISTER (58°04'N) et LINDESNES (57°59'N) est dépassée et il est temps de gouverner perpendiculairement à la côte cap au 045°, pour déterminer, d'après la distance qu'il nous faudra encore couvrir depuis la méridienne, la longitude de l'endroit où nous atterrirons. La distance Midi-Midi est de 113 milles : une moyenne de 4 nœuds. Nous avons parcouru 314 milles depuis DEN HELDER. Nous ne pouvons plus être très loin de la Norvège et la côte devrait bientôt être en vue. La visibilité est cependant médiocre, pas plus de 3 milles.

Vers 18.00 Hrs le vent mollit et tombe à rien, la côte n'est toujours pas en vue ! Nous devons être plus à l'Ouest que ce que j'avais estimé. Nous mettons le moteur en marche. Un doute cependant naît et se répand à bord : N'a-t-on pas volé la NORVEGE et ne sommes-nous pas les premiers à nous en apercevoir ?

Vers 19.00 Hrs cependant, la côte apparaît soudainement à travers brume du soir, à trois milles de distance, c'est pour nous un spectacle prodigieux. Tandis qu'Alain, après avoir corrigé notre longitude estimée de 15 milles dans l'Ouest d'après la distance parcourue depuis midi, se penche sur la carte et croit avoir identifié le feu d'Egeroy, j'aperçois longeant la côte, un petit bateau de pêche se dirigeant vers l'Est. Je décide à tout hasard de le suivre en attendant de pouvoir identifier, avec certitude, la côte que nous voyons. Il disparaît tout à coup, et semble s'être faufilé entre deux rochers, me laissant très perplexe. Je maintiens le cap sur l'endroit où il a disparu. Petit à petit les îlots commencent à se détacher du fond et nous permettent d'identifier notre position. Alain me montre la carte et indique la fente dans laquelle le bateau de pêche s'est glissé : pas plus de 30 mètres de large. D'où nous sommes il ne semble pas y avoir plus de 5 mètres. Le cœur un peu serré nous nous rapprochons lentement et nous nous glissons entre les rochers pour découvrir bientôt le merveilleux petit fjord d'HELVIG.

Une barque nous prend en charge et nous guide jusqu'à l'intérieur du fjord où nous ancrons vers 21.00 Hrs. Nous avons en fait parcouru 335 milles depuis DEN HELDER.

Samedi 10 août

(A L'ANCRE A HELVIG)

L'équipage jouit d'un repos bien mérité ; quatre jours et trois nuits de mer, cela compte à bord d'un petit voilier de 9.30 m, sans parler du gros temps que nous avons subi.

La journée débute par le séchage traditionnel de l'équipement, tel que le connaissent tous les yachts après quelques jours de traversée. Tout y passe : sacs de couchage, couvertures, cirés, bottes, essuies de toilette, torchons, pull de mer, pantalons, etc... Ce n'est pas que tout cela ait été mouillé, bien loin de là, mais tout paraît poisseux, imprégné d'humidité. Le ciel est bleu, le soleil brille bien fort, si bien que moins d'une heure après avoir étalé toutes nos possessions et transformé le « SALADIN » en « gai NAPOLI », je peux déjà commencer à ranger celles qui ont séché le plus rapidement : cirés, sacs de couchage et bottes. Ce petit jeu durera jusqu'au déjeuner et impressionnera très fort nos hôtes norvégiens qui s'imaginent que la traversée fut très rude.

Vers 10.00 Hrs un canot à moteur quitte le petit embarcadere de la crique où nous sommes ancrés et s'approche de nous, les deux passagers nous souhaitent la bienvenue en NORVEGE et nous demandent si nous ne voulons pas de crabes. Micheline, en souvenir des « riz-Unox » et des « spaghettis-Unox », accepte avec empressement en se disant que l'on se débrouillera bien pour les cuire. Au bout de quelques minutes les frères KARLSEN reviennent et nous offrent une dizaine de beaux crabes, rouge-brun, chacun grand comme les deux mains jointes et bien vivants. Leo Karlsen refuse de monter à bord pour le moment et promettent de revenir le soir. Micheline cuit les crabes en les immergeant pendant 20 minutes dans une casserole d'eau salée bouillante. Avec un peu de mayonnaise ils font le délice de tous.

L'après-midi passe rapidement, nous gonflons l'annexe. Alain conduit Micheline à terre pour faire quelques emplettes. Mr. Karlsen avait très gentiment offert de la conduire au village pour y acheter du pain. Alain et Véronique explorent les environs.

GLENN (10 ans) un des fils du plus jeune frère est venu me tenir compagnie, il se passionne avec Alain, pour laver la coque à la savonnée.

Vers 18.00 Hrs, les frères Karlsen viennent prendre un verre à bord, j'apprends que c'est leur bateau que j'ai suivi hier au soir pour entrer à HELVIG ! Nous parlons de la Belgique où l'aîné a été une première fois pendant qu'il servait à la marine marchande norvégienne et ensuite quand il est revenu visiter DUNKERQUE à bord de son propre bateau de pêche.

Nous parlons aussi de la Norvège et du bien-être évident qui y règne grâce au travail et aux ressources accrues qu'amène déjà dans la région l'exploitation du puit à pétrole d'EKOFISK. Nous terminons la soirée chez les KARLSEN dont les deux maisons entourent « notre » crique.

Dimanche 10 août

(HELVIG - EGRSUND : 6 milles)

Il s'en est fallu de peu que ce soit GLENN qui nous réveille en nous apportant un autre panier de cra-

bes ; nous avons tous fait la « grasse matinée ». Micheline répare la couture du foc qui s'est décousue en raguant sur les barres de flèches. GLENN reste à bord jusqu'après le déjeuner. Nous admirons sa dextérité à décortiquer les crabes. Bien sûr, il y met un peu moins de soin que nous, ayant déjà dû participer à beaucoup de « crab-parties » chez l'un ou l'autre de ses amis. Il semble passer ses journées sur l'eau, bien à l'aise dans la barque familiale qu'il manœuvre, sans aide, comme un vieux loup de mer.



Helvig à Egersund, l'auteur et madame de Schutter.

En début d'après-midi, il conduit Micheline, Jeanne et Véronique à terre où son oncle leur montrera, en voiture, les environs d'HELVIG. Je reste à bord avec Alain : l'ancre, un CQR de 25 livres, avait déparé deux fois dans la matinée, je suppose qu'une saute de vent l'avait décrochée en la couchant sur le côté et que les algues très nombreuses l'empêchaient de mordre à nouveau. Nous en profitons pour faire le plein d'eau à la petite jetée.

Vers 15.30 Hrs retour des excursionnistes, une brassée de bruyères en fleur dans les bras. Nous décidons de profiter du beau temps et d'aller jusqu'à EGRSUND, de façon à être sur place le lendemain matin pour faire du shopping de bonne heure en vue du retour. Nous sommes en route depuis quinze jours - mi-congé - le temps passe vite !!

GLENN nous accompagne. A peine sorti de HELVIG Fjord nous changeons de route sur bâbord pour viser le premier trou entre les rochers de façon à embouquer à la voile le NORDEGAT en direction d'EGRSUND. Le paysage est merveilleux.

Nous entrons à EGRSUND à la voile vers 17.00 Hrs. C'est un petit port de pêche bien pittoresque ; les vieilles maisons de bois viennent jusqu'au bord du quai. Nous débarquons GLENN ; ses parents l'attendaient en voiture sur le quai et nous quittons le port pour nous ancrer pour la nuit dans une petite crique bien abritée juste en face du port sur l'autre rive du SUNDERGAP. L'ancre ne mord pas, à nouveau le problème des algues. Nous mouillons en supplément une DANFORT de 25 Kg dont le poids nous maintient en place sans problème. L'eau du SUNDERGAP, dans lequel nous sommes

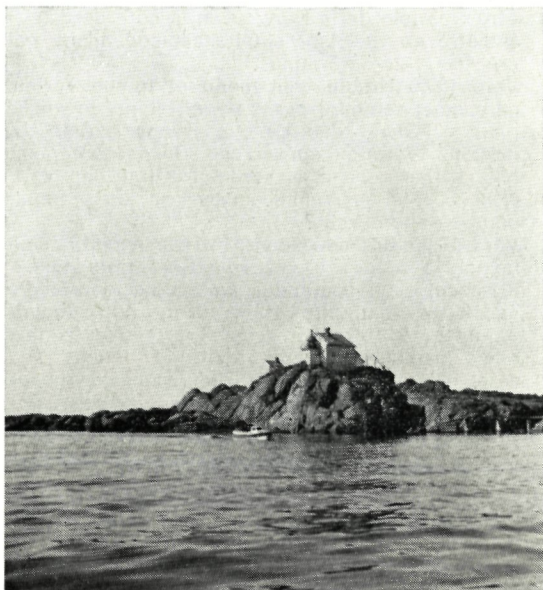
ancrés, est malheureusement fort sale et polluée par les déchets des usines d'huile de poisson qui le bordent. De longues trainées de graisse flottent dans l'eau et viennent s'accrocher aux deux chaînes d'ancre. L'odeur par moment rappelle celle qui règne aux environs du « PESCATOR » à Ostende. Je profite de la soirée pour établir et discuter un plan de retour en Belgique. Je m'apercevrai par après que j'avais, ce soir là, été fort optimiste, en tablant sur une moyenne de quatre nœuds. Le « SALADIN », ne parviendra pas à la maintenir, par manque de vent. Nous décidons de longer les côtes norvégiennes vers l'Est, d'ancre pour deux nuits consécutives dans un fjord différent et de piquer ensuite sur THYBERON au Danemark en traversant le SKAGGERAK. D'autres escales possibles sont Esberg - Helgoland - Borkum - Tershellung - Den Helder. Il nous faut renoncer à visiter les grands fjords de la côte Ouest, but initial de la croisière.

Lundi 12 août

(EGRSUND - ANDABELLO : 28 milles)

Le vent a changé et c'est l'odeur de l'usine à huile qui nous réveille ; nous accostons vers 09.00 Hrs à EGRSUND devant l'église. Elle est en bois, date de 1750 et est bâtie sur l'emplacement d'une chapelle royale datant de 1246. Nous nous répartissons les tâches ; je pars avec Véronique à la recherche d'une bonbonne de « Camping-gaz », d'un pavillon Norvégien et d'une pile de réserve pour le compas. Micheline et Jeanne s'inquiètent du pain, des cartes-vues, d'une tarte, etc... Alain garde le bord.

Le shopping est rapidement mené à bonne fin et nous pouvons quitter le port dès 10.30 Hrs. Nous prenons le SUNDERGAP vers le Sud pour rejoindre la pleine mer. Le vent est très faible mais portant et après avoir mis cap au SW nous admirons à loisir la côte qui défile lentement.

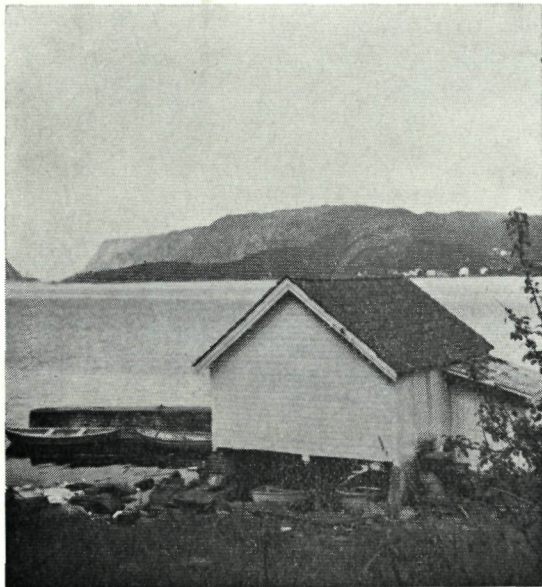


A la voile dans le Nordegat.

A 15.40 Hrs, nous entrons, au moteur, dans le JOSING FJORD aux impressionnantes falaises de granit. C'est un haut lieu touristique et bon nombre de navires qui y ont jeté l'ancre, ont peint leur nom sur les falaises ; de nombreux « alpinistes » ont fait de même au sommet de celles-ci. C'est ici

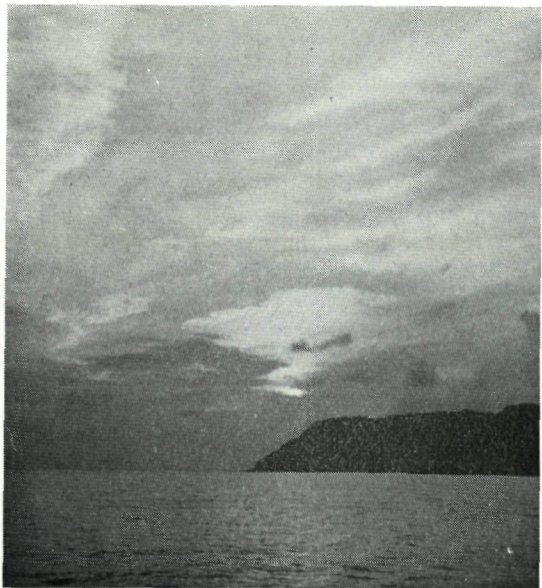
qu'en février 1940, le contre-torpilleur « COSSACK » de la marine britannique attaqua le transport allemand « ALTMARK », et délivra les marins britanniques prisonniers à bord, après que leurs navires aient été coulés par les corsaires allemands en Atlantique SUD et dans l'Océan Indien. Vers 19.30 Hrs, nous entrons dans Hittero Sund au moteur. Il fait froid et un whisky réchauffe l'équipage. Le soleil se couche et le ciel prend des teintes incroyablement belles. C'est, je crois le

Andabellö (Norvège).



plus beau coucher de soleil que j'aie jamais observé. Nous arrivons bientôt à l'île d'ANDABELLO qui se trouve au Centre du dédale de fjords dans lequel nous venons d'entrer. Nous nous y amarrons le long d'un bateau de pêche dont on revise le moteur.

Andabellö (Norvège).



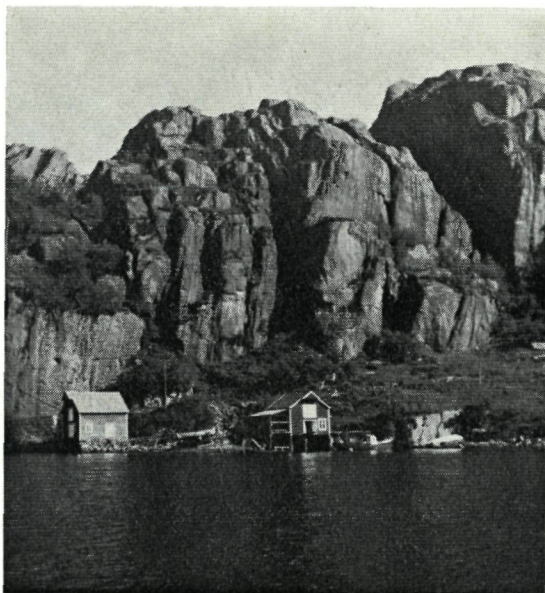
Mardi 13 août

(ANDABELLO - THYBERON : 117 milles)

De grand matin, Véronique et moi grimpons jusqu'au bureau de poste d'Andabellö pour poster quelques cartes-vues. Quel charmant petit village accroché à flanc de rocher, trempant le mur de ses maisons dans les eaux du fjord. C'est un village de pêcheurs et nombreux sont les hangars construits au-dessus de l'eau pour abriter les barques. Elles s'y glissent en-dessous tandis que les filets de pêche et autres attirails s'y rangent au rez-de-chaussée. C'est un Eden pour un pêcheur acharné. Micheline, Jeanne et Alain nous suivent de peu. Les appareils photos ne chôment pas.

Nous croisons un pêcheur qui nous fait part d'un avis de vent fort, aussi prenons-nous deux ris ; notre dernière météo date d'hier au soir et promet-tait déjà du vent Ouest force 4 à 6, le temps semble se gâter. Nous quittons ce petit havre de paix peu avant midi et passons bientôt FLEKE fjord et FEDES fjord que nous aurions bien aimé visiter à fond. Nous apercevons notre première voile depuis DEN HELDER. Elle sort de FEDES fjord et paraît minuscule comparée aux falaises abruptes devant lesquelles elle défile. Elle naviguera comme nous vers l'Est en longeant les côtes norvégiennes.

Vers 12.30 Hrs nous sommes encalminés par le travers de EIDS fjord. Il nous faudra passer la pointe de VARNES au moteur avant que le vent daigne réapparaître. Nous longeons à nouveau la côte Sud vers l'Est. Le vent d'Ouest est maintenant bien établi : force 4 à 5. La météo de 18.00 Hrs est encourageante et promet encore un bon vent d'Ouest pendant douze heures avant de virer au Sud, ce qui nous forcerait à louvoyer jusqu'à Thyberon, perspective peu réjouissante. Aussi, arrivés par le travers de LINDESNES, mettons-nous le cap au Sud en direction de THYBERON, en abandonnant,



Sonjefjord aux impressionnantes falaises de granit...

bien à regret, l'idée de passer une dernière nuit en Norvège.

Mercredi 14 août

Le vent se maintient force 4 à 5 mais il a tourné au S.W., ce qui nous force à gouverner au 140°.

La houle est immense et très impressionnante, et les creux atteignent facilement 5 à 6 mètres. les crêtes sont espacées de plus de 100 mètres. Elles ne déferlent pas, heureusement. Nous naviguons avec le foc tempête et deux ris dans la grande voile, nous avançons bien. Dans la matinée, Alain pêche une orphie et un maquereau, c'est peu, je suppose que notre allure est un rien trop rapide pour que le poisson puisse mordre. Nous les mangerons avec plaisir ce soir, cela sera un peu maigre.

La méridienne nous met par 56° de latitude Nord et l'estime par 08°00' de longitude Est; la distance midi-midi est de 98 milles (101 depuis Andabellö); une moyenne de 4 nœuds. Nous sommes presque à la latitude de THYBERON et nous changeons le cap au 120°.

La terre est en vue depuis quelques instants, la visibilité est fantastique. Le vent tombe dès 14.30 Hrs et c'est au moteur que nous ferons les derniers quinze milles. La côte danoise est plate, quelle différence avec la Norvège. Elle ressemble à notre côte sans les digues. Le port de THYBERON est rempli à craquer de petits chalutiers, la plupart sont peints en bleu ciel, avec de petites voiles rouges. Nous nous amarrons dans le coin N.W. du port, réservé aux yachts, il y en a déjà cinq: un allemand, un hollandais, un australien, un norvégien et un suédois. Nous y sommes très près d'une petite plage, mais aucun de nous n'a le courage de se baigner. La petite ville qui entoure le port de pêche est de construction récente. Les minques et usines à nettoyer et emballer le poisson sont des modèles du genre et d'une propreté impeccable. Nous recevons la visite du lieutenant du port qui nous donne la libre pratique pour le Danemark. L'amarrage est gratuit. La population ne semble connaître ni l'allemand, ni l'anglais et est très froide. Quel changement après la Norvège!

Jeudi 15 août

(à THYBERON)

Le vent est fort du secteur S.W.; la météo ne promet pas de changement, nous restons au port en attendant une amélioration des conditions météorologiques.

L'équipage fait un peu de tourisme local, et apprend bientôt que la verre de bière se paye 40 Frs; quel choc! Il y a beaucoup de touristes, mais pour autant que l'on puisse s'en rendre compte, uniquement des Allemands et quelques Danois. Il n'y a pas de marchand de poisson dans ce port qui doit en exporter des tonnes chaque jour à l'intérieur des terres et dans les pays avoisinants de la CEE. Micheline parvient cependant à en acheter trois à un pêcheur qui vient de rentrer et qui a amarré sa barque pas loin de nous.

Micheline et moi faisons une longue promenade le long de la plage battue par le vent du large. Les traces du « mur de l'Atlantique », datant de la 2ème guerre mondiale sont encore très visibles: sur la plage il y a de gros bunkers en béton à moitié renversés et couchés sur le flanc, probablement à la suite d'une lente érosion des dunes par la mer.

THYBERON commande l'entrée du LIMS fjord. Il permet aux yachts de passer en BALTIQUE sans contourner la pointe du JUTLAND. Le temps nous manque pour le visiter, il paraît pourtant tentant sur la carte, quoique totalement différent des merveilleux fjords Norvégiens que nous venons de quitter.

Vendredi 16 août

(THYBERON - HVIDESAND: 42 milles, en fait 104 milles)

La météo de 06.30 Hrs est pleine de promesses. Elle nous annonce du vent S.W. force 5 diminuant à force 3 et passant au NORD: à peu près l'idéal pour nous, pour faire route au 225°: un peu de louvoyage au départ et du vent portant par après. Nous quittons le port à 08.30 Hrs, nos voisins allemands sont partis de grand matin vers TERSCHELLING, les autres sont partis hier, vers la Baltique

Hvidesand (Danemark).



par le fjord ou vers le Nord par la mer. Nous sommes les derniers à quitter le port. Au sortir de la rade nous croisons la relève qui entre au port.

Le vent est encore au Sud et ne nous permet de gouverner qu'au 250. Pendant la matinée, Micheline et Jeanne pêchent sept maquereaux, en ratent quatre; elles arrêtent la pêche estimant que nous avons plus qu'assez de poisson pour le souper. Vers 13.00 Hrs, le vent refuse et passe au S.W.; la brume tombe, il fait froid et humide, nous ne tenons le 270° qu'à grand-peine. Après une heure le vent refuse encore et disperse la brume, nous sommes encore trop près des côtes pour virer de bord et faire route au Sud. Nous gouvernons au 290!! J'attends et j'espère la saute du vent au Nord; mais en vain; pour nous contrarier il s'établira bientôt au S.W. et il y restera jusqu'au lendemain midi. Alain pêche deux orphies et un maquereau. Vers 18.00 Hrs la brume se lève, le soleil réapparaît, l'eau est toute bleue tout comme en Méditerranée.

Samedi 17 août

(à HVIDESAND)

Le quart de nuit a été très agréable, le ciel était serein et constellé d'étoiles, les étoiles filantes très nombreuses. Le vent se maintient au S.W. force 4, notre cap oscille maintenant entre 150° et 170°. Nous avons eu du vent debout depuis hier matin et nous naviguons toujours au plus près; malgré un bon vent régulier force 4 nous n'avons pas fait beaucoup de route dans la bonne direction pour rentrer en Belgique. Vers 12.00 Hrs nous aperce-

vons la côte dans le lointain, notre estime me fait croire que nous sommes au Sud de BLAAVANDHUK et que nous pourrions entrer à Esbjerg.

La méridienne cependant nous met plus au Nord, nous n'avons pas encore doublé le HORNS REV au large du BLAAVANDHUK. Depuis THYBERON nous avons parcouru 104 milles, alors que la distance mesurée sur la carte n'est que de 42 milles. Plus d'espoir de visiter Esbjerg, nous mettons le cap au 090° sur HVIDESAND, où nous nous réfugierons pour attendre que le vent veuille bien tourner au N.W. Jean Merrien a bien raison : « Deux fois la route, trois fois le temps », il ne faut pas commencer une croisière au plus près en essayant de remonter le lit du vent, mieux vaut adapter les plan ». Nous entrons au port vers 14.30 Hrs et nous nous amarrons à quai entre deux petits chalutiers bleu ciel à voile rouge. HVIDESAND tout comme THYBERON est un port de pêche, et la petite ville est aussi accolée au port.

Dimanche 18 août

(HVIDESAND - DEN HELDER : 251 milles)

La météo du matin est bonne, elle promet du vent N.W. à N. force 4-5, juste ce qu'il nous faut. Réveil général, dernières courses : du pain et deux tartes, le plein d'eau. 08.40 Hrs départ : les voiles sont hissées à l'abri du môle. Le vent du N.W. souffle encore frais : il y a une barre à la sortie du port, elle ne paraît pas bien terrible. Cependant, dès que la protection du môle cesse d'agir, la houle se fait sentir rapidement : le « SALADIN » commence à piquer du nez dans les lames. Nous nous approchons lentement de la barre qui paraît de plus en plus forte. Il me faudra bien barrer pour la passer sans embarder de trop.

Nous passons la première barre sans mouiller, mais en tanguant très fort. Le « SALADIN » pique du nez dans la barre suivante juste au moment où elle déferle. Le rouleau s'abat sur la plage avant, rebondit sur le rouf et envahit le cockpit en inondant tout l'équipage. Les respirations sont coupées, nous dégoulinons et sommes trempés jusqu'aux os. Quel baptême danois ! Les autres rouleaux de la barre sont tout aussi impressionnants, mais le « SALADIN » parvient à les négocier sans nous mouiller derechef. A tour de rôle, l'équipage descend pour se changer de pied en cap. Nous n'avions pas mis nos cirés !

La routine de mer s'installe rapidement, nous avons 250 milles à parcourir, près de trois jours et deux nuits de mer en perspective. Le vent N.W. force 4 nous permet de faire route au 225°, un rien à l'Est de l'île de Texel sur laquelle il nous faudra notre atterrissage. Nous filons bien, malgré la grand-voile arisée à 2 ris.

La méridienne nous met par 55°47' de latitude Nord et 07°50' de longitude Est. Nous avons parcouru 17 milles depuis le départ ; une moyenne de 4,9 nœuds.

Dans l'après-midi nous croisons un yawl se dirigeant vers le Nord ; c'est la deuxième voile que nous rencontrons depuis douze jours, les parages ne semblent pas être trop fréquentés par les plaisanciers. Vers 19.00 Hrs le vent diminue quelque peu tout en restant au N.W., nous enlevons un ris.

Lundi 19 août

(HVIDESAND - DEN HELDER, 2ème jour)

Vers 04.00 Hrs nous essayons un grain, tout à fait inattendu : il a fallu mollir en hâte les écoutes de foc et de grande voile pour équilibrer le « SALADIN ». La météo de 06.30 Hrs promet un vent du

Nord force 3 à 4 ; aussi dès le lever du jour, j'enlève le 2ème ris.

La méridienne nous met par 54°53' de latitude Nord et l'estime par 06°34' de longitude Est. La distance midi-midi est de 75 milles, l'estime de 70 milles : une moyenne de trois nœuds et une poussière. Nous avons parcouru 92 milles depuis HVIDESAND ; il reste 159 milles à parcourir. Nous devrions arriver à DEN HELDER mercredi dans la journée.

Le vent mollit à 19.00 Hrs et tombe à rien vers 22.00 Hrs ! On se traîne ! A peine 28 milles de parcourus depuis la méridienne. Une aurore boréale émerveille Alain et Véronique qui sont de quart jusqu'à 01.00 Hrs.

Mardi 20 août

(HVIDESAND - DEN HELDER, 3ème jour)

La météo de 00.30 Hrs promet un vent variable force 2 à 3. 01.00 Hrs, il n'y a pas de vent. Je suis seul de quart. L'aurore boréale continue ses effets de lumière et lance ses jets verts-pâles dans l'espace. Je joue au navigateur solitaire : chaque fois qu'il y a une petite brise, je hisse le foc et la grande voile pour essayer d'avancer quelque peu, j'amène les voiles dès qu'il n'y a plus le moindre souffle de vent. Je fais la chasse aux bruits : poulies d'écoute qui frappent, drisses qui balancent et heurtent le mat ; j'installe sur la barre un palan de retenue qui tout en immobilisant le gouvernail me permet encore de l'employer si nécessaire, en y mettant toutefois un peu plus de force. La poulie de la retenue de bôme a coincé la toile du canot, le boudin extérieur se dégonfle lentement !

07.00 Hrs, le soleil vient à peine de se lever, mais il tape déjà comme sous les tropiques, la mer est comme un lac, par une ride sur l'eau.

Micheline prend et calcule sa première méridienne d'après les explications de HISCOK dans « Voyaging under sail » ; c'est un livre qui vaut son pesant d'or, c'est une excellente initiation à la croisière hauturière, un livre de chevet. La méridienne nous met par 54°30' de latitude Nord et l'estime par 06°10' de longitude Est. La distance midi-midi est de 28 milles (estime 35 milles) ; une moyenne de 1,2 nœuds ; il nous reste 131 milles à parcourir. Ceci reporte notre arrivée à DEN HELDER au jeudi matin. Le soleil reste radieux, mais nous dérivons lamentablement faute de vent. Alain a installé une tente au-dessus du cockpit, elle nous procure une fraîcheur appréciable. Je répare le canot, Alain l'essaye et joue son petit Bombard. Des colonies de méduses défilent le long du bord ; la plupart hébergent des petits poissons argentés entre leurs longs filaments urticants, bel exemple de symbiose qui assure une protection aux petits poissons et empêche qu'ils ne servent de nourriture aux maquereaux. Le soleil est entouré d'un bel halo ; espérons qu'il présage un peu de vent.

Mercredi 21 août

(HVIDESAND - DEN HELDER, 4ème jour)

Le vent vient de se lever avec le jour nouveau. Nous avons hissé les voiles et depuis minuit nous avançons à nouveau dans le 220° en direction de DEN HELDER. Le vent s'est établi au S.E. force 3. Nous filons trois nœuds. Quel changement après 24 heures de calme plat. Utilisant le palan de retenue que j'avais frappé sur la barre, j'installe « Gaston » et comme un grand, il maintient le cap au 220 sans hésiter.

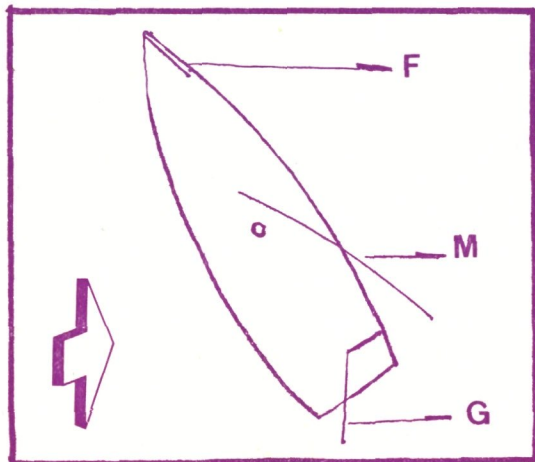
J'ai toujours été fasciné par l'adresse et le savoir-faire des navigateurs solitaires ou autres qui parviennent à faire naviguer leur bateau au plus près bon plein, barre amarrée pendant de longues heu-



Alain joue son petit Bombard...

res sans utiliser un gouvernail auxiliaire automatique. Mais quoique le récit de SLOCUM, les livres de Eric HISOCK et ceux de Bernard MOITESSIER mentionnent que leurs yachts le « SPRAY », le « WANDERER III », le « MARIE-THERESE » et le « JOSHUA » naviguent au plus près barre amarrée, ils n'expliquent en fait jamais pourquoi l'équilibre ainsi obtenu n'est point précaire. Ce n'est pourtant pas parce que ces auteurs reculent devant une explication technique, au contraire, leurs livres regorgent de descriptions souvent très détaillées.

Je m'étais donc attaché depuis pas mal de temps à comprendre et à expliquer la raison pour laquelle un voilier peut garder une allure voisine du près, barre amarrée, et tend à y revenir si une cause extérieure tel que houle, vague, etc. l'en écarte momentanément. J'en étais arrivé à une explication qui me paraissait satisfaisante :



- la barre (G) est marrée sous le vent et tend à faire lofer le yacht. Le foc (F) est bordé normalement et tend à le faire abattre. La grand-voile (M) est un peu moins bordée que ne le voudrait le près bon plein. Elle tend à faire lofer le navire.

- Si $G + M \times F$ le yacht lofe, M se dévente en premier et diminue ; $G + M$ devient $X F$ et le yacht abat.

En fait, me dit J.P. PAJOT avec qui je parlais de cet équilibre, cette explication n'est pas mauvaise mais c'est probablement la force G qui contrôle la direction du navire car elle varie au carré de la variation de la vitesse. Quand le yacht lofe, F et M diminuent, le yacht ralentit et G diminue au carré de cette réduction. $G + M$ devient $X F$ et le yacht abat, la vitesse augmente etc... etc...

Voici comment je décrirais maintenant après divers essais la meilleure manière pour arriver à cet équilibre : « Régler les voiles pour faire la route choisie aux environs du près ou du près bon plein de façon à ne pas avoir besoin d'un angle de barre constant pour combattre une tendance, ni à l'aulofée ni à l'abatée : le yacht ne doit-être ni mou, ni ardent. Il y aura peut-être lieu de remplacer le gènois par le foc No. 1, ou bien de prendre un ris dans la grande voile. Dans cette situation mollir un peu l'écoute de la grand-voile - ceci tend à faire abattre le yacht - et compenser aussitôt cette tendance en amarrant solidement la barre un rien sous le vent : 2 cm pour une barre franche longue d'environ 1 mètre.

Au début j'amarrais la barre avec deux bouts frappés de chaque bord sur une épontille du balcon arrière, en passant deux demi-clés à capper sur la barre. Ceci était très compliqué à ajuster. C'est pourquoi j'en vins à utiliser le petit palan auxiliaire (handy billy) que j'avais à bord en frappant les deux poulies - une de chaque bord - sur une épontille du balcon arrière et en amarrant le brin mort (après l'avoir libéré) et le brin libre sur la barre franche. Il me suffisait de coincer les brins du palan pour bloquer la barre qui pouvait ainsi être facilement réglée.

04.00 Hrs. Je prends une « Polaire » nous avons parcouru 15 milles depuis minuit : près de quatre nœuds de moyenne. Ce n'est pas mal, pourvu que cela dure. Nous croisons un sous-marin camouflé au minium rouge. Il se dirige vers le Nord. Un Russe peut-être ! Qui sait ?

05.00 Hrs. Magnifique lever du soleil, le plus beau de tout le voyage. Nous débutons notre quatrième journée de mer depuis HVIDESAND ; à quand DEN HELDER ?

07.00 Hrs. « Gaston » barre toujours, c'est fascinant de voir un yacht naviguer tout seul.

12.00 Hrs. Un navire base soviétique d'au moins 40.000 tonnes nous rattrape et nous dépasse ; il s'agit du « LENISKAVA ISKRA KM 0149 ». J'ai eu beau chercher dans le « JANES » par après, je ne l'y ai pas trouvé.

La méridienne nous met par 54°11' de latitude Nord et l'estime par 05°40' de longitude Est. La distance midi-midi est de 25 milles (estime 34) ; une moyenne de 1 nœud ; il nous reste 106 milles à parcourir. La météo ne promet que du vent force 2 à 3 de direction variable. DEN HELDER ne sera atteint que vendredi midi au plus tôt.

L'après-midi nous pêchons le souper en 30 minutes : dix maquereaux ; c'est tellement facile que pour faire durer la pêche nous n'employons même plus la mitraille. Micheline, fatiguée des maquereaux frits dans la poêle, les cuit à la casserole à pression (5 minutes) et après les avoir laissés refroidir en fait une délicieuse salade de poissons aux concombres.

Le pain commence à manquer, aussi Micheline se lance-t-elle dans une expérience. Elle pétrit son

premier pain à bord du « SALADIN ». Cela tient un peu d'une gageure, mais à notre grand étonnement la pâte, après avoir été bien travaillée, monte comme il se doit à l'abri des courants d'air dans un sac en plastique. La pâte garnit bientôt un moule à gâteau rond qui est enfourné sous le dôme d'une poêle à grillade en fonte (type MELIOR) préchauffée sur le réchaud à butane. Dans le cockpit cela sent rudement bon.

Recette du pain : « 3/4 kg. de farine non blutée, une cuiller à café rase de levure en grains, une cuiller à café rase de sucre, 15 gr de beurre, une demi-cuiller à café de sel, 350 cl d'eau chaude. Prélever un peu d'eau tiède, y faire fondre le sucre et mélanger la levure. Lorsqu'elle monte au bout de 10 minutes, faire un creux dans la farine, la mélanger intimement et ajouter l'eau petit à petit. Pétrir, laisser monter à l'abri des courants d'air. Répéter. Mettre dans un moule. Laisser monter et cuire 30 à 40 minutes ».

20.40 Hrs. La « Polaire » confirme notre progression vers le Sud : 18 milles, un peu plus de deux nœuds de moyenne.

Jeudi 22 août

(HVIDESAND - DEN HELDER, 5ème jour)

03.00 Hrs. Le vent, qui avait molli graduellement depuis hier au soir tombe à rien. La mer est d'huile, nous amenons les voiles. Nous dérivons à nouveau lamentablement.

La méridienne nous met par 53°43' de latitude Nord et l'estime par 05°03' de longitude Est. La distance midi-midi est de 35 milles (estime 29) ; une moyenne de 1,5 nœuds. Il reste 71 milles à parcourir. Nous faudra-t-il 1, 2 ou 3 jours pour les parcourir ? Nous déjeunons à nouveau d'une délicieuse salade de maquereaux. Depuis le départ de HVIDESAND, la vaisselle se fait à l'eau de mer et au détergent pour économiser l'eau douce. Nous avons à bord un réservoir de 100 litres et en réserve deux jerrycans de 10 litres et un de 5 litres ; en tout 125 litres pour 5 personnes. Je m'apercevrai à l'arrivée que nous avons été très économes, car après 6 jours de route nous n'aurons pas entamé les réserves, nous aurons donc consommé moins de 13 litres par jour par personne ; cela promet pour l'avenir. Un grand labbe, sombre comme un vautour, attaque trois mouettes tridactyles et leur fait dégorger et lâcher le poisson qu'elles viennent de pêcher, les pauvres ont l'air d'avoir eu peur et paraissent contentes d'en être quitte à si bon compte. Quel individu peu sympathique ! En fin d'après-midi le vent tombe à nouveau, plus un souffle, les voiles sont amenées, nous dériverons jusqu'à 02.00 Hrs demain matin. Micheline cuit le deuxième pain et nous faisons l'inventaire des provisions : il ne reste plus grand chose (façon de parler) et il nous faudra peut-être bientôt trouver une courte paille ! En fin de soirée nous sommes entourés d'un banc de maquereaux qui fait bouillonner l'eau autour du « SALADIN ». Le coucher de soleil est impressionnant : il est tout rond et tout rouge et lorsqu'il disparaît sous l'horizon ses reflets rendent la mer sanglante et teintent le ciel d'orange.

Vendredi 23 août

(HVIDESAND - DEN HELDER, 6ème jour)

Le ciel est couvert, nous ne voyons aucune étoile,

mais par contre la mer est couverte d'une myriade de feux follets ; il y a phosphorescence incroyable : c'est un plaisir de lancer une amarre par dessus bord pour admirer le feu d'artifice qu'elle déclenche. 02.00 Hrs. Une légère brise du S.W. réapparaît ; les voiles sont hissées et nous faisons à nouveau route vers DEN HELDER lentement mais sûrement à deux nœuds de moyenne. « Gaston » barre une partie de la matinée.

La méridienne nous met par 53°16' de latitude Nord mais l'estime de la longitude devient très incertaine. La distance midi-midi est de 27 milles (estime 26) ; une moyenne d'un peu plus d'un nœud. Il nous reste 44 milles à parcourir. L'observation du trafic maritime nous fait croire un moment que nous pourrions être plus près de la côte et qu'il ne nous resterait que 25 milles à parcourir. En fait l'estime s'avérera être 100 % exacte : 252 milles estimés pour 251 de parcourus.

13.00 Hrs. Le vent se lève enfin pour de bon et souffle du Sud force 4, comme nous sommes presque à la latitude de l'entrée du chenal du MOLENGAT nous changeons de cap et faisons route au 110°, nous filons enfin bon train, au moins 5 nœuds. Vers 18.00 Hrs le bateau-feu de TEXEL nous lance ses éclats à travers la brume, nous traversons les deux bandes de trafic d'abord celle qui se dirige vers le Sud et puis celle qui se dirige vers le Nord. 19.25 Hrs. HOUURRA ! la terre est en vue après 6 jours et 5 nuits de mer. Whisky à gogo, on vide la bouteille (ce qui en reste) !

22.00 Hrs. Nous nous amarrons au KMJC « heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage ».

Samedi 24 août

(A DEN HELDER)

Journée de repos. Nous faisons le plein d'eau - bonne coutume que de le faire dès l'arrivée, on ne sait jamais s'il ne faudra pas partir en hâte - moins de 100 litres, nous avons été très économes. Nous embarquons 25 litres de gasoil. La consommation horaire a été d'environ 1,8 litre. Nous remplaçons la bonbonne de réserve du Butagaz.

A midi nous déjeunons au « LAND'S END » près du port et de l'embarcadère des ferrys vers DEN HELDER. Le soir, pour terminer cette croisière, nous allons tous au TONG KING déguster une délicieuse table de riz à l'indonésienne.

Dimanche 25 août

(A DEN HELDER)

Il n'est plus question de rentrer en Belgique à la voile, mon congé se termine ce soir. Nous laisserons le « SALADIN » au KMJC et viendrons le chercher la semaine prochaine pour le ramener au Chantier VAN WYCK à WOUBRUGGE pour une inspection.

La matinée se passe en nettoyage et rangement. Nous déhalons le « SALADIN » dans un coin du club et l'y amarrons solidement. L'équipage, skipper en tête, débarque vers midi et se dirige vers la gare en se relayant pour porter un gros sac à voiles remplaçant les valises que nous avions laissées en Belgique, ne prévoyant pas ce dénouement incongru à notre croisière.



hydrografische analyse van de vlaamse banken langs de belgische-franse kust

In het onderhavige artikel wordt het bankengebied ten westen van de meridiaan 3°05' onderzocht door vergelijking van oude hydrografische kaarten (sinds 1800 tot heden). Korrektes i.v.m. kaartprojectie en reductievlak worden toegepast.

* * *

L'auteur de l'article étudie l'évolution de la zone des bancs de sable situés à l'ouest du méridien 3°05' par comparaison avec des cartes hydrographiques anciennes (de 1800 à nos jours). Des corrections se rapportant à la projection cartographique et aux choix du niveau de réduction sont appliquées.

door c. van cauwenberghe, hydrograaf

INLEIDING

Deze studie sluit aan bij een vroegere analoge publikatie in dit tijdschrift betreffende de Scheldemonding (1). Ditmaal echter wordt het bankengebied ten W van de meridiaan 3°05' onderzocht, eveneens door vergelijking van oude hydrografische kaarten (vanaf 1800 tot recente datum); zoals vroeger werden ook nu de noodzakelijke korrektes inzake kaartprojectie (voor overgang naar het Europese geografische koördinatennet) en reductievlak (voor gebruik van gemiddeld lokaal LLWS of laagwaterspring of H) toegepast.

Vanzelfsprekend geldt ook hier de opmerking dat de oudere kaarten (vooral van I tot en met III) nog wel eens grove fouten kunnen vertonen wegens gebrekkige uitvoeringsmethoden inzake lading en positiebepaling; men kan zich immers voorstellen dat het in kaart brengen van banken op een verre afstand van de wal met de klassieke terrestrische plaatsbepaling (door hoekmeting) indertijd wel problematisch was. De moderne elektronische plaatsbepalingssystemen zijn slechts sinds de tweede wereldoorlog bij de hydrografische opmetingen in gebruik, waarbij de nauwkeurigheid vooral slechts in de laatste 15 jaar gevoelig werd opgedreven.

Dat de meridiaan door Wenduine (3°05') werd gekozen als scheiding tussen het gebied van de Scheldemonding en de eigenlijke Vlaamse banken, is niet toevallig en lag zelfs voor de hand. De knik die de Belgische kustlijn op deze plaats vertoont, houdt stellig verband met de monding van de Westerschelde, die blijkbaar ten E van dit punt langs onze E-kust haar direkte invloed laat gelden.

BESPREKING VAN DE HYDROGRAFISCHE KAARTEN

Vanaf 1800 tot op recente datum konden een 7-tal vrij volledige kaarten worden samengesteld: het kaartenmateriaal van dit omvangrijke bankengebied was immers minder uitgebreid, daar vanzelfsprekend deze gebieden minder frekwent werden gepeild dan de meer voor de scheepvaart belangrijke Scheldemonding.

Ditmaal werden alle verbeterde gegevens verzameld op minuutplannen - schaal 1/100 000 - voorzien van zoveel mogelijk details inzake dieptecijfers en dieptelijnen: op de hierna volgende kaarten werden opnieuw alleen de kleinste diepten op de banken en de belangrijkste dieptelijnen overgenomen. Volgende gegevens werden gebruikt bij het opmaken van de gemelde 7 kaarten:

I. Kaart 1801

Opgemaakt door de Franse hydrograaf Beautemps-Beaupré en overgenomen uit de atlas De Mey (2), Plaat VII: « Extrait de la reconnaissance hydrographique de la côte Nord de France » van 1801 op schaal 1/100 000.

II. Kaart 1866-1870

Hierbij werden enkel Belgische gegevens gebruikt: « Carte générale des Bancs des Flandres » van 1866 op schaal 1/100 000; « Rade d'Ostende » van 1870 op schaal 1/20 000; « Rade de Nieuport » van 1870 op schaal 1/20 000.

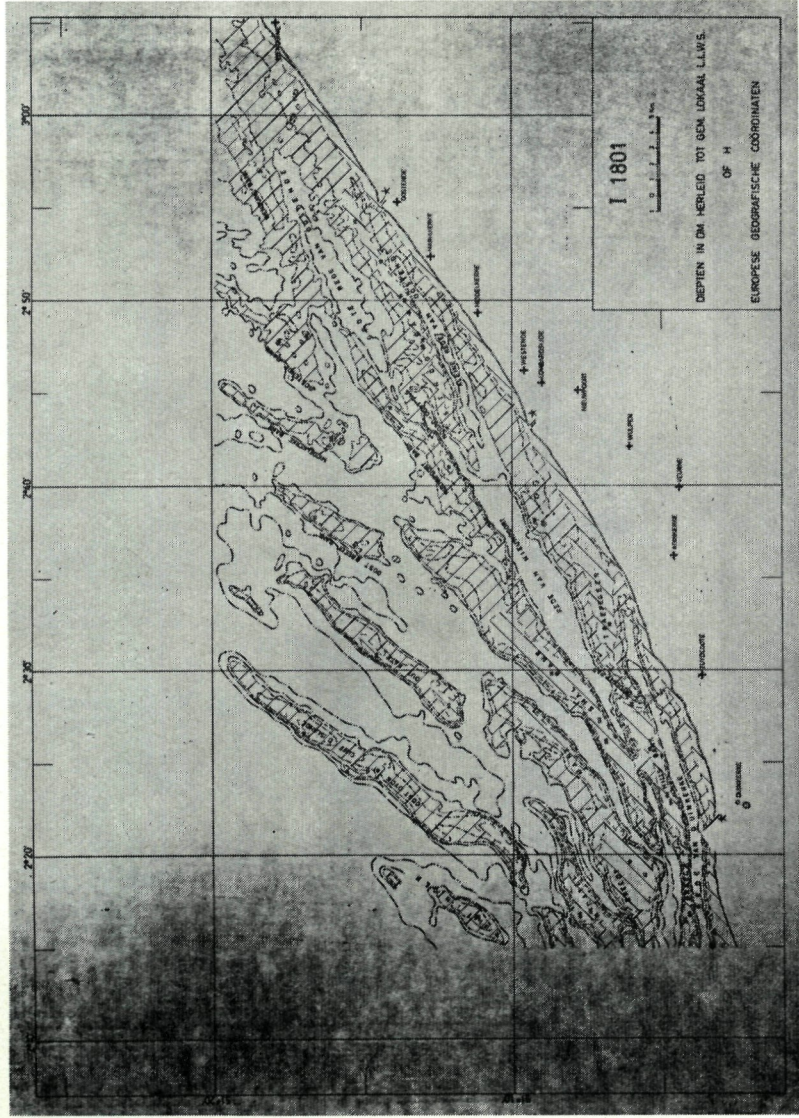
III. Kaart 1879-1882

— Belgische gegevens: « Reconnaissance hydrographique de la Côte Nord de la Belgique » van 1879-1880 op schaal 1/40 000; « Mer du Nord - Partie comprise entre Ostende et Nieuport » van 1882 op schaal 1/40 000; « Carte générale de la Côte des Flandres » van 1879-1880 op schaal 1/168 800, plaat IV uit atlas De Mey (2).

— Franse gegevens: « Atterrages de Dunkerque » van 1879 op schaal 1/43 500.

IV. Kaart 1901-1903

Enkel samengesteld met Belgische kaarten: « Embouchure de l'Escaut » van 1900-1901 op schaal 1/40 000; « Mer du Nord - Partie comprise entre Nieuport et Breedene » van 1901 op schaal 1/20 000; « Atterrages d'Ostende » van 1901-1902 op schaal 1/20 000; « Mer du Nord, Partie comprise entre Breedene et Heyst » van 1901 op schaal 1/20 000; minuutblad « Knocke-Dunkerque » van



1901-1903 op schaal 1/40 000; « Atterrages de Dunkerque » van 1902 op schaal 1/20 000; « Nieuport à la Frontière Française » van 1902 op schaal 1/20 000.

V. Kart 1924-1929

Opnieuw enkel samengesteld met Belgische gegevens: « Noordzee - Vlaamse Banken » van 1924-1929 op schaal 1/80 000; « Wandelaar - Cadzand » van 1925 op schaal 1/20 000.

VI. Kaart 1932-1939

— Belgische gegevens: « Middelkerkebank - Akkaert » van 1935 op schaal 1/20 000; « Zuydcoote - Middelkerke » van 1935 op schaal 1/20 000; « Kwintebank » van 1936 op schaal 1/20 000; « Westhinder - Oostdyck » van 1936 op schaal 1/20 000; « Buiten Ratel » van 1937 op schaal 1/20 000; « Drempel van de Wandelaar » van 1938 op schaal 1/20 000; « Landingen van Oostende » van 1939 op schaal 1/20 000.

— Franse minuutbladen: « Dyck - In Ratel » van 1932 op schaal 1/20 000; « Marduyck » van 1932 op schaal 1/10 000; « Dunkerque » van 1932 op schaal 1/10 000; « Dyck Oriental » van 1932 op schaal 1/20 000; « Gravelines » van 1932 op schaal 1/10 000; « Dyck Occidental » van 1932 op schaal 1/20 000; « Braydunes » van 1932 op schaal 1/10 000; « In-Ruytingen » van 1933 op schaal 1/20 000; « Out-Ruytingen, Partie Est » van 1933 op schaal 1/20 000; « Banc de Bergues - In-Ruytingen » van 1933 op schaal 1/20 000.

VII. Kaart 1959-1968

Voor deze periode werd de zeekaart « Vlaamse Banken » schaal 1/100 000, editie 1969 genomen die voor het gebied, hier ter studie, samengesteld werd met Belgische, Franse en Nederlandse opmetingen.

— Belgische gegevens: « Oost Dyck en Buitenratel (beN) 51°15' »-Kwinte » van 1963 op schaal 1/20 000; « Buiten Ratel - Oost Dyck (beS 51°15')-Ruytingen » van 1964 op schaal 1/20 000; « Nieuwpoort - De Haan » van 1965 op schaal 1/20 000; « Wielingen-Scheur » van 1966 op schaal 1/20 000; « Zuydcoote - Westende » van 1967 op schaal 1/20 000; « Akkaert- en Gootebank » van 1967 op schaal 1/20 000; « Wielingen-Scheur » van 1968 op schaal 1/20 000; « Dyck-, Breed-, Binnen Ratel- en Smal-bank » van 1968 op schaal 1/40 000.

— Franse minuutbladen: « Bances de Flandre: de Calais à la frontière belge », E.50.2 van 1959 op schaal 1/50 000; « Dunkerque: de Dunkerque à Zuydcoote », R.1 van 1962 op schaal 1/10 000; « Dunkerque: de Clipon à Dunkerque » R.2 van 1962 op schaal 1/10 000; « Dunkerque: de Gravelines à Clipon » R.3 van 1962 op schaal 1/10 000. — Nederlands minuutblad: « West- en Noord Hinder tot Rabsbank en Schaar », S.272 van 1963 op schaal 1/100 000.

Gezien het grote aantal te bespreken banken en ten einde al te veel literatuur te vermijden, lag het ditmaal voor de hand de evolutie van de banken en geulen aan te tonen in volgende samenvattende tabel. Hierbij wordt voor iedere bank of geul van de onderscheiden kaarten een vergelijking met de vorige volledige opname gemaakt; alleen voor de oudste weergave van een bank (of geul) wordt vergeleken met de recente kaart VII, zodat hiermede de vergelijking in een soort kringloop gebeurt. De nodige uitleg betreffende de gebruikte tekens en afkortingen volgt daarna.

In deze vrij grote verzameling banken en geulen zijn er vooreerst enkele te vinden die - vanaf 1800

tot heden - als stabiel kunnen worden beschouwd: ten N de « Wenduine », de « Oostende », de « Middelkerke » en de « Kwintebank », de « Noordoost »-pas ter hoogte van Nieuwpoort, en de « Snow »-bank en de « Breed »-bank ten SW.

Een tweetal bankjes zoals « Ravelingen » en « Baland »-bank zijn eerder van recente oorsprong en worden aanhangsels van grotere bestaande banken in de omgeving.

Het aantal banken of geulen, dat men sinds recente datum als stabiel kan aanzien, is nogal talrijk (12 in totaal); het omvat de « Negenvaam » (grote stabiliteit sinds kaart V), de « Kwinte » (idem sinds V), de « Stroom »- en « Nieuwpoort »-bank (idem sinds III: voorheen kenden beide banken een S-gaande beweging van nagenoeg 300 à 350 m), het « Westdiep » (idem sinds III), de « Noordpas » (idem sinds IV), de « Braek »-bank (idem sinds II), de « Passe de l'Ouest » (idem sinds IV), de « Marduyck »-bank (idem sinds VI: voordien had een nogal aanzienlijke beweging van ongeveer 2000 m naar het E plaats), de « Binnen Ratel »-bank (idem sinds IV: het ondiepe driehoekige gedeelte was vroeger nogal aan schommelingen onderhevig), de « Buiten Ratel »-bank (idem sinds VI: een SE-beweging van de SW-zijde van de bank komt enkel voor in VI) en de « Oostdyck »-bank (idem sinds VI; alleen het SW aanhangsel van de bank was vroeger ook aan een SE-beweging onderhevig, nl. in III en VI; overigens is de bank zelf zeer stabiel).

Voor enkele banken zoals de « Wandelaar », « Akkaert », « In-Ruytingen », « Out-Ruytingen » en « Bergues »-bank kan moeilijk een evolutie nagegaan worden wegens gebrek aan betrouwbare gegevens. De « Rechtstreekse kil » (toegangsweg tot de haven van Oostende) is een kunstmatige geul doorheen de « Stroom »-bank, door baggerwerken ontstaan en aldus geleidelijk op grotere diepte gebracht.

Uiterlijk volgt een laatste serie banken of geulen (11 in totaal), die - geheel of gedeeltelijk - in meerdere of mindere mate aan ingrijpende veranderingen inzake hun algemene vorm onderhevig zijn geweest: deze zijn de « Wielingen »-West, de « Grote en Kleine Rede », de « Smal »-bank en « Den Oever »-bank, het « Potje », de « Trapegeer » met « Broers »-bank, de « Zuydcoote »-pas, de « Hills »-bank, de « Fosse de Marduyck » en de « Dyck »-bank.

Laten we nu even deze laatste reeks in detail onderzoeken: De « Wielingen »-W ondergaat op dit ogenblik een zekere versmalling (zie VII): dit was echter ook het geval in II, waar deze toestand nog meer uitgesproken was.

De « Grote en Kleine Rede » zijn beide nogal aan schommelingen onderhevig geweest: de huidige toestand in de « Grote Rede » benadert deze van IV.

De bewegingen van de « Smal »-bank betreffen vooral het SW-gedeelte, dat, zoals de « Breed »-bank ten SW, de laatste tijd breder is geworden en tevens een NNE-beweging heeft aangenomen; de verbinding met de « Hills »-bank kende er tevens een SW-verplaatsing, mede onder invloed van een eb- en vloed-schaar (3), waarbij duidelijk de ebgeul de bovenhand haalde.

De evolutie van de « Trapegeer » met « Broers »-bank is wel het merkwaardigste verschijnsel van allemaal; dat beide banken samen werden behandeld lag voor de hand, aangezien deze beiden een geheel uitmaken. Deze bankenformatie met een oorspronkelijke rechtlijnige structuur (zie I) evolueert geleidelijk van een meer geboren vorm naar een omgekeerde V-vorm, waarbij de uitgesproken

Relatieve evolutie van de banken en geulen (Frans-Belgische kust) sinds 1801 tot recente datum

Benaming van de banken of geulen	I. 1801	II. 1866-1870	III. 1879-1882	IV. 1901-1903	V. 1924-1929	VI. 1932-1939	VII. 1959-1968
'Wandelaar'-bank	—	min 66; —	—	min 69;	min 61; voor het eerst enkele N-S strekkende hompels; ?	min 62; ?	min 50; eerste natuurgetrouwe weergave
'Akkaert'-bank	—	—	—	—	min 105; —	min 94; —	min 92; idem
'Wielingen'-West	—	min 86; ≈	min 85: ← ↓ →	min 88; ≈	min 88; ≈	min 92; ≈	min 86; → ↑ ←
'Wenduine'-bank	min 31; ≈	min 29; ≈	min 35; ≈	min 38; ≈	min 34; ≈	min 37; ≈	min 31; ≈; 4 m-lijn uitgebreid naar NE
'Ravelingen'-bank					min 40; ontstaan van bankje	min 34; verdere ontwikkeling	min 37; ≈
'Oostende'-bank	min 49; ≈	min 39; ≈	min 55; ≈	min 47; ≈	min 34; ≈	min 34; ≈	min 31; ≈
'Middelkerke'-bank	min 32; W ← 500 m/N-zijde; ?	min 48; E → 500 m/N-zijde	—	min 61; ≈	min 37; ≈	min 37; ≈	min 39; ≈
'Negenvaam'	→ ↑ ←	← ↓ →	—	≈	← ↓ →	≈	≈
'Kwinte'-bank	min 45; ≈	min 41; ≈	—	min 52; → ↓ ←	min 49; ≈	min 45; ≈	min 48; ≈
'Kwinte'-pas	→ ↑ ←	← ↓ →	—	← ↓ →	← ↓ →	≈	≈
'Grote Rede'	← ↓ →	≈	≈	→ ↑ ← alleen ten E	← ↓ → ten E	→ ↑ ← ten E	→ ↑ ← vooral ten E
'Kleine Rede'	← ↓ →	→ ↑ ← vooral ten E	→ ↑ ← ten E	≈	≈	← ↓ →	→ ↑ ←
'Stroom'-bank	min 12; N ↑ 350 m; ↑	min 5; S ↓ 200 m, verlenging der bank ten E	min 22; S ↓ 150 m, E-deel verbonden met kust; ↓	min 19; ≈	min 26; ≈; E-deel verdiept	min 21; ≈	min 17; ≈; E-deel verdiept en verbonden met kust
'Rechtstreekse kil'				min 45; begin der baggerwerken	min 50; geul breder	min 55; verdieping van de vaargeul	min 63; nog verdere verdieping
'Baland'-bank					min 40; ontstaan van bankje	min 33; verdere ontwikkeling	min 29; verdere ontwikkeling naar het S
'Noordoost'-pas	← ↓ →	≈	drempel ten W van 94 dm	opnieuw verbonden met 'Westdiep'	≈	≈	→ ↑ ←
'Nieuwpoort'-bank	min 16; N ↑ 300 m; ↑	min 29; S ↓ 300 m	min 37; ↓; gegolfde 8 m-lijn ten N	min 28; ≈; grotere afvlakking ten N (8 m-lijn)	min 33; ≈	min 31; ≈; nog verdere afvlakking ten N	min 28; ≈; 8 en 10 m ten N meer noordwaarts
'Noordpas'	min 78; ← ↓ →	min 54; → ↑ ←	min 87; ← ↓ →	min 64; → ↑ ←	min 71; ≈	min 71; ≈	min 68; ≈
'Westdiep'	≈	N ↑ 300 m, uitgezonderd ten E	S ↓ 300 m, uitgezonderd ten E	≈	≈	≈	≈
'Smal'-bank	min 3; ≈; SW-zijde smaller; binding met 'Hills'-bank 2200 m meer NE	min -4; ≈; binding met 'Hills'-bank, 900 m meer NE	min 0; ≈; bredere verbinding met 'Hills'-bank	min 4; ≈; binding met 'Hills'-bank; 1100 m naar SW	min 2; ≈; smallere binding met 'Hills'-bank, SW-zijde ontbr.	min 3; NNE ↗ 600 m/SW-zijde; binding met 'Hills'-bank, 1600 m meer SW	min 1; NNE ↗ 600 m/SW-zijde; binding met 'Hills'-bank, 400 m meer SW
'Den Oever'-bank	min 25; bankje op 3 km uit de wal	min 35; SSW ↘ 1000 m; verbinding m.d. kust	min 36; verdere binding met de kust	min 4; nog verdere binding met kust; uitbreiding naar NE	min 12; ≈	≈	opnieuw enige zee-waartse uitbreiding
'Potje'	SW ↘ 1000 m (4 m-lijn)	≈	≈	≈	NE ↗ 700 m (4 m-lijn)	≈ (4 m-lijn)	NE ↗ 300 m (4 m-lijn)
'Trapegeer'- met 'Broers'-bank	min 10; rechtlijnige structuur met richting E-W	min -2; meer gebogen vorm waardoor N ↑ 500 m/midden	min 14; SE ↘ 500 m	min 13; NE ↗ 1000 m omgekeerde V-vorm; ↑	min 11; NE ↗ 600 m	min 5; NE ↗ 200 m/NE-zijde van 'Broers'-bank	min 0; NE ↗ 400 m/NE-zijde 'Broers'-bank; versmelting met 'Den Oever'
'Zuydcoote'-pas	min 55; SW ↘ 1300 m	min 55; NE ↗ 300 m	min 62; NE ↗ 500 m	min 57; ≈	min 60; NE ↗ 500 m	min 63; ≈	min 52; → ↑ ←

'Hills'-bank	min 3; → ↓ ← vooral ten S (500 m) en ten NE (1000 m)	min - 3; ≈	min -20; ← ↑ → vooral naar S (200 m) en NE (600 m)	min -5; S ↓ 300 m	min -17; ≈	min -4; ← ↑ → vooral ten NE (100 m)	min -4; ← ↓ → vooral ten NE (300 m)
'Braeck'-bank	min 3; → ↓ ← vooral ten N; vloed- geul ten W 2400 m naar het SW	min -3; N ↑ 500 m/ N-zijde; westelijke vloedgeul naar NE (1500 m)	min 6; ≈; vloed- geul verder NE (300 m)	min 9; ≈	—	min 3; ≈; vloed- geul 600 m naar NE	min 7; ≈
'Snouw'-bank	—	min 0; ≈	min 7; ≈	min 22; ≈; W-punt ontbreekt	—	min 20; ≈	min 25; ≈
'Passe de l'Ouest'	S ↓ 500 m/E-zijde	≈	→ ↑ ← vooral ten E (Hills-bank) zie hoger; drempel van 92 dm ten W	→ ↑ ← vooral ten E (Hills-bank) zie hoger, vorige drempel verdwenen	≈; W-zijde ontbreekt	≈; versmalling ter hoogte van 'Hills'-bank	≈
'Mardyck'-bank	—	min 30; W ← 2000 m	min 25; E → 800 m	—	—	min 33; E → 1200 m	min 30; ≈
'Fosse de Mardyck'	—	N ↑ 500 m; E-zijde 4000 m ingekort naar het W	E → 1300 m/E-zijde	—	—	S ↓ 500 m; E-zijde 2000 m verlengd naar het E	E → 700 m/E-zijde
'Breed'-bank	min 10; ≈	min -6; ≈; verbon- den met 'Smal'-bank'	min 8; ≈	min 9; ≈; afgezon- derd van 'Smal'-bank	min 11; ≈; W- kant ontbreekt	min 5; → ↓ ←; opnieuw verbonden met 'Smal'-bank	min 9; ← ↑ →
'Binnen Ratel'-bank	min 6; ← ↑ →	min -2; NE ↗ 2000 m/N-zijde	min 4; SW ↙ 500 m/ N-zijde	min 11; → ↓ ←	—	min 12; ≈	min 7; ≈; verbinding ten NE met 'Breed'-bank
'Buiten Ratel'-bank	min 20; NW ↖ 500 m/SW-zijde	min 23; ≈	min 26; —	min 36; ≈; hompel tussen N-'Oostdyck' en N-'Buiten Ratel' niet teruggevonden	min 34; ≈; hompel tussen N-'Oostdyck' en N-'Buiten Ratel' niet teruggevonden	min 37; SE ↘ 500 m/SW-zijde	min 32; ≈
'Dyck'-bank	min 19; —	min 10; N-zijde in wijzerzin gedraaid, NE-zijde langer	min 18; ≈; NE-zijde ingekort	min 27; —	—	min 27; ≈; NE- zijde verder ingekort	min 28; N-zijde in tegenwijzerzin gedraaid
'Oostdyck'-bank	min 12; NW ↖ 700 m/SW-zijde	min 33; ≈	min 20; SE ↘ 400 m SW-zijde N-zijde ontbreekt	min 20; ≈	min 35; ≈; S-deel ontbreekt	min 24; SE ↘ 300 m SW-zijde	min 19; ≈
'In-Ruytingen'-bank	min 39; ?	min 25; ?	min 29; ≈; ?	—	—	min 37; eerste goede natuurgetr. weergave	min 20; ≈
'Out-Ruytingen'-bank	—	min 34; ?	min 38; ≈; ?	—	—	min 41; ?	min 43; eerste natuur- getrouwe weergave van de bank
'Bergues'-bank	—	min 68; ?	min 71; ≈; ?	min 87; ≈; ?	—	min 73; ?	min 59; idem

Verklaring van de gebruikte tekens en afkortingen

- : geen vergelijking mogelijk wegens ontbreken van gegevens
- min 66 (vb.) : kleinste diepte op de bank of in geul is 66 dm t.o.v. gemiddeld plaatselijk LLWS of H
- ≈ : nagenoeg dezelfde ligging als vorige opname (als recente opname VII voor de oudste weergave van deze bank of geul)
- N ↑ 100 m (vb.) : verschuiving van de *volledige* bank of geul naar het N over gemiddeld 100 m na vergelijking met vorige opname (met recente opname VII voor ...)
- NW ↖ 1500 m/W-zijde (vb.) : gedeeltelijke verschuiving van de bank of geul (in dit geval de W-zijde) naar het NW over gemiddeld 1500 m na ... (idem)
- ↓ : kruin van de bank is dieper geworden na ... (idem)
- ↑ : kruin van de bank is ondieper geworden na ... (idem)
- ← → : bank of geul is breder (en/of langer) en dieper geworden na ... (idem)
- ← ↑ : bank of geul is smaller (en/of korter) en ondieper geworden na ... (idem)
- ↑ → : bank of geul is breder (en/of langer) en ondieper geworden na ... (idem)
- ↓ : bank of geul is smaller (en/of korter) en dieper geworden na ... (idem)
- ↖ ↘ : mogelijke foutieve plaatsbepaling (geldt vooral voor ver in zee gelegen banken)

NE-gaande beweging (sinds IV) voorafgegaan wordt door een SE-gaande van nagenoeg 500 m (zie III). Toekomstige metingen zullen moeten uitwijzen of deze duidelijke NE-veerplaatsing verder doorgaat. De « Den Oever »-bank, die in IV ook deze NE-beweging aannam, geraakt uiteindelijk met de « Trapegeer »- « Broers »-bank versmolten.

Hierbij dient ook nog te worden aangestipt dat omstreeks 1908 hier een naamverwisseling op de zee-kaarten valt waar te nemen. Reeds vanaf 1776 (zie plaat VI van atlas De Mey - Uittreksel van Franse gegevens opgenomen door La Couldre, La Bretonnière en Méchain) werd de benaming « Broers »-bank geplaatst nabij het bankje vóór Koksijde-Bad (d.i. huidige « Den Oever »): dit was ook zo voor de perioden I tot IV. Vanaf 1908 kwam hierin verandering doordat de benaming « Broers »-bank op de toenmalige zee-kaarten aan de SE-zijde van de « Trapegeer »-bank terecht kwam, terwijl het vroegere bankje vóór Koksijde-Bad de naam « Den Oever » verkreeg (zie kaarten V tot VII).

De omgeving van de laatstgenoemde banken, nl. het « Potje », de « Zuydcoote »-pas en de « Hills »-bank (NE-kant), zijn ook aan deze NE-gaande verplaatsing onderhevig.

Sinds II bevindt zich de « Fosse de Mardyck » 500 m dichter bij de kust, terwijl deze geul tevens een oostelijke uitbreiding neemt.

De « Dyck »-bank is sinds II ten NE fel ingekort en heeft de neiging zich aldaar in tegenwijzerzin te draaien, mogelijk onder invloed van gewijzigde stromingen ter plaatse.

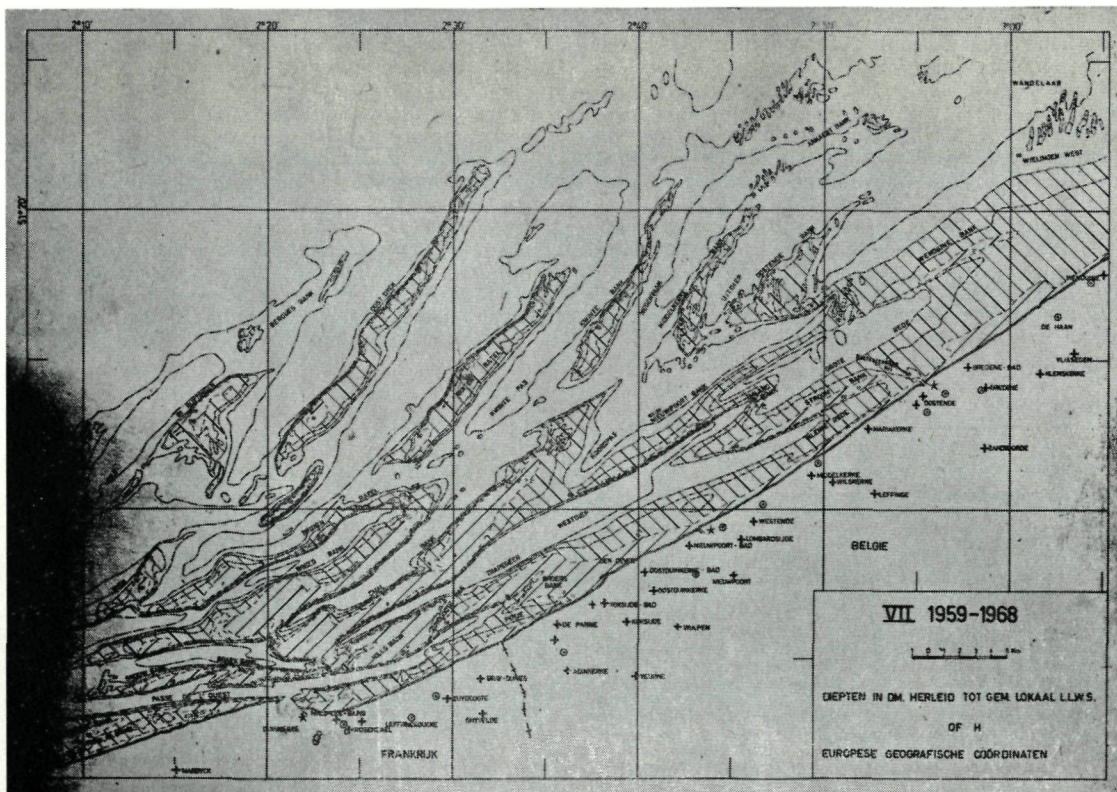
BESLUIT

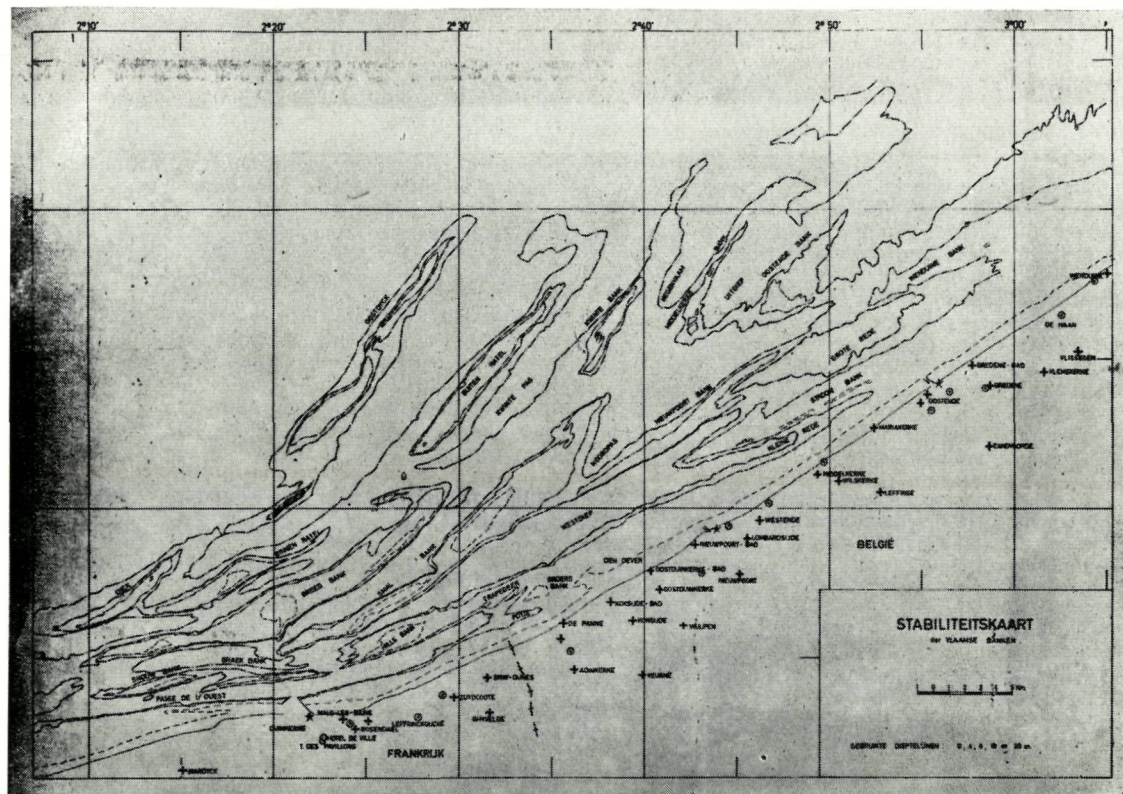
Behoudens enkele uitzonderingen (vooral het gebied van de « Trapegeer »-bank en omgeving met zijn NE-gerichte beweging) zou men kunnen stellen dat de « Vlaamse Banken » - ten minste sinds 1800 - een nogal grote stabiliteit bezitten: de ligging van de banken in hun geheel wordt over het algemeen niet grondig gewijzigd en de bewegingen treden vooral op binnen het eigenlijke gebied van de bank zelf, dus meer naar de kruinen toe.

Dit laatste kan nog verder onderstreept worden door het opmaken van een zgn. « stabiliteitskaart » (zie laatste figuur) (4). De werkwijze hierbij is de volgende: op een afzonderlijke kaart wordt een karakteristieke dieptelijn (bijv. de 4 m) van alle kaarten (I tot VII) overgenomen; in deze verzameling dieptelijnen van 4 m blijft voor iedere bank een blanco-oppervlakte over, binnen dewelke men mag aannemen dat de diepte er nooit groter was dan 4 m. Vanzelfsprekend kan deze gang van zaken dan worden herhaald voor andere interessante dieptelijnen.

In ons geval werden de dieptelijnen 0, 4, 8, 10 en 20 m weerhouden en de slotresultaten verzameld op een afzonderlijke kaart (zie fig.).

Nu kan men de aldus bekomen kaart gaan vergelijken met de huidige toestand (kaart VII). Ten einde hieruit konklusies te kunnen trekken, is vanzelfsprekend een nauwkeurige weergave van de banken op alle kaarten de grote voorwaarde, daar anders eventuele fouten meegesleept kunnen worden bij het opmaken van gemelde stabiliteitskaart.





Aangezien hierbij ook de oudere opnamen werden betrokken, is het moeilijk deze fouten totaal uit te sluiten: opnieuw is er dus wel een zekere voorzichtigheid in de besluitvorming geboden. Dubieuze waarnemingen van ver van de kust afgelegen banken werden echter geweerd, zodat in deze vergelijkende studie de « Wandelaar », « Akkaert », « In » en « Out-Ruytingen » en « Bergues »-bank niet werden betrokken.

Uit gemelde vergelijking volgt dat er - zoals aanvankelijk vermoed - een vrij goede overeenstemming is in de 8, 10 en 20 m-lijnen: voor de ondiepere gedeelten is dit niet het geval, te meer daar ook de soms ingewikkelde structuur op de kruinen van de banken (zandgolven) zeker met de vroegere lodingstechniek (handloding) moeilijk kon

weergegeven worden.

Door een en ander is men dus geneigd te besluiten dat de « Vlaamse Banken » in een soort dynamisch evenwicht verkeren.

Ondanks de stormen en de nogal sterke intermitterende getijstroomingen (5) waarbij soms - naar gelang van de plaats - per getij (12 u 25 min) een eb- of vloedresultante aanwezig is, migreert het aanwezige zand of slib (6) blijkbaar weinig van de ene zandbank naar de andere, doch blijft beschikbaar voor eigen gestadige opbouw op de kruinen (7) en dit onder invloed van zekere bewegingsmechanismen uit de natuur die op dit ogenblik nog niet helemaal duidelijk zijn en hopelijk in de toekomst zullen worden verklaard.

BIBLIOGRAFIE

1. Van Cauwenberghe, C. Hydrografische analyse van de Scheldemonding ten oosten van meridiaan 30°05' tot Vlijsingen in Het Ingenieursblad, Nr. 17, 1966 en Neptunus, Nr. 152, 1974-75.
2. De Mey, P. Etude sur l'amélioration et l'entretien des ports en plage de sable et sur le régime de la côte de Belgique, Paris 1894.
3. Van Veen, J. Onderzoekingen in de Hoofden in verband met de gesteldheid der Nederlandse kust, 's-Gravenhage 1936.
4. Cloet, R.L. Hydrographic analysis of the Goodwin Sands and the Brake band in Geographical Journal, 120, 1954.
5. Hydrografische Dienst der Kust, Stroomatlas Vlaamse Banken, Oostende 1969.
6. Bastin, A. Het gebruik van tracers voor sedimentologisch onderzoek in Het Ingenieursblad, Nr. 8, 1964.
7. J.J.H.C. Houbolt, Recent sediments in the Southern Bight of the North Sea in Geologie en Mijnbouw, Vol. 47 (4), blz. 245-273, 1968.

homme à la mer !

Par l'Enseigne de Vaisseau M. HANTON

La méthode classique pour récupérer un homme tombé d'un voilier peut se résumer en ces termes : « quelque soit votre allure, **empannez** ». La logique veut en effet que la route d'approche vers l'infortuné soit sous son vent. Il faudra donc en premier lieu s'écarter du lit du vent. Si l'on navigue par exemple vers le demi-cercle ouest (voir fig. 1) on devra immédiatement faire demi-tour et naviguer vers le demi-cercle est. Il est donc nécessaire d'empanner. Après l'empannage, on navigue est, au

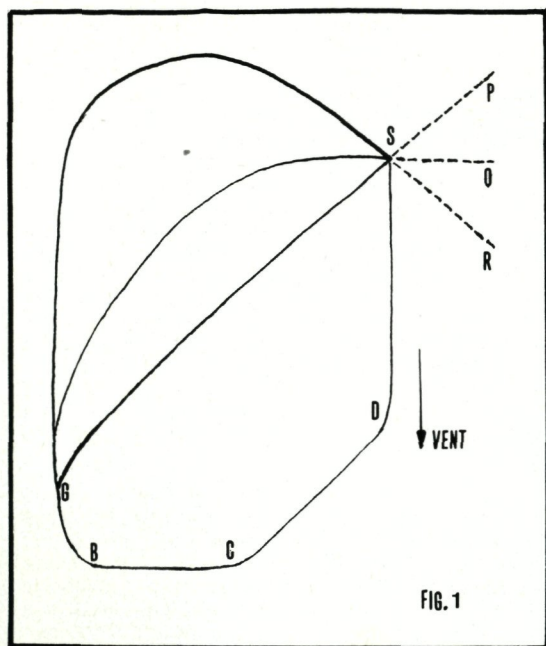


Fig 1. Méthode classique. PS/QS/RS sont les routes originales d'un yacht.

« S » homme à la mer. « G » empannage. « BC » vent de travers. « CD » près. « D » bout au vent. « SD » distance d'arrêt.

vent de travers, suivant la route BC, on se rapproche de l'homme en loffant, en venant au près en suivant la route CD et arrivé au point D, on fait tête au vent. Le yacht court encore sur son erre en parcourant la distance DS appelée distance d'arrêt. Lorsque la manœuvre est exécutée correctement, le navire se retrouvera sans erre, tête au vent, l'homme devant l'étrave. La distance d'arrêt DS dépend du type de navire, de la force du vent et de l'état de la mer. La difficulté est donc de loffer au bon moment. Si l'on débute la manœuvre trop tôt, soit en C', on n'atteindra pas son but, et l'on aboutira en S''. D'autres difficultés surgissent si l'on étudie de plus près cette méthode. Il est plus probable que l'homme tombera à la mer par gros temps et c'est précisément dans ces conditions que l'empannage est la manœuvre la plus délicate à exécuter, voire la plus dangereuse. De plus, la perte soudaine d'un équipier rendra l'homme de barre nerveux et parfois maladroit. Dans la minute ou les 2 minutes qui suivront, le voilier parcourra une distance appréciable depuis le point de chute : en effet le yacht étant ou venant aux allures portantes augmentera sa vitesse. Durant la manœuvre, en suivant la trajectoire SGBCDS, le navire parcourt un demi-cercle ; le relèvement de l'homme change constamment, cela signifie que si le malheureux disparaît momentanément, ce qui arrive inévitablement par gros temps, l'homme de barre, en l'espace d'une ou deux secondes, perd très rapidement la position exacte. Une fois l'homme perdu de vue, le navire évoluant sans arrêt, la zone de recherche s'élargit et, après 20 ou 30 secondes, on n'aura plus qu'une vague idée de l'endroit de la chute et les chances de retrouver l'infortuné seront alors très minimes.

Le problème de l'homme de barre, comme nous l'avons expliqué plus haut, est donc d'amener le bateau en D. Une erreur de jugement en commençant à loffer au point C sera sans pardon. La difficulté de la manœuvre est augmentée du fait que

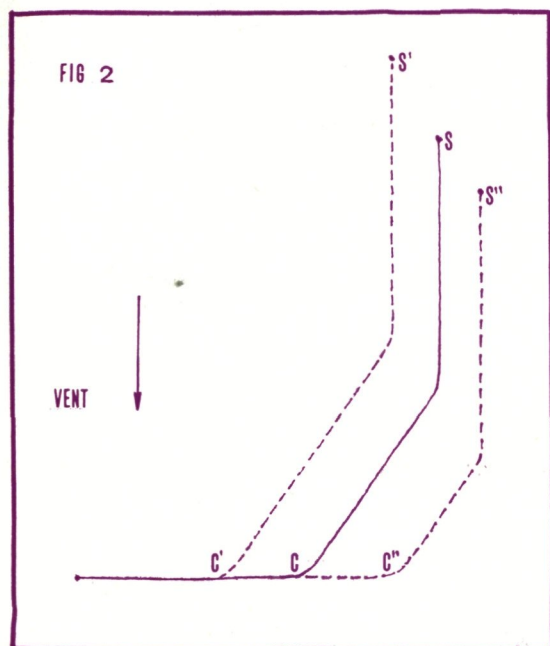


Fig 2. La distance d'arrêt est déterminée par le bateau et les conditions de mer et de vent. Tourner exactement au point exact demande de l'expérience et de la pratique.

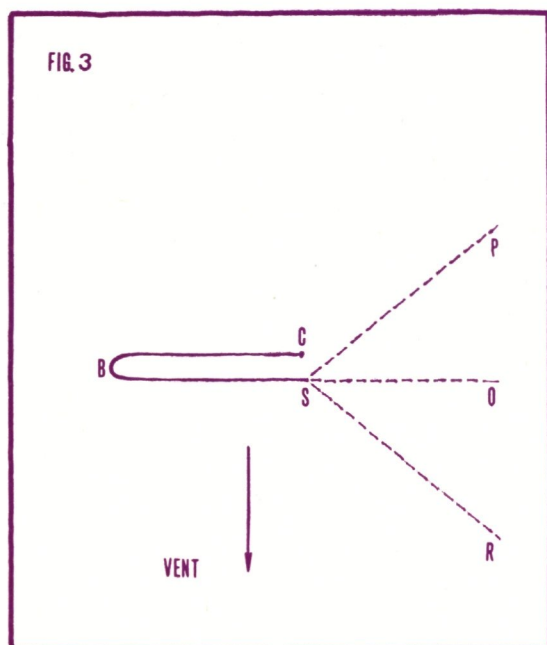


Fig 3. Méthode proposée PS/QS/RS sont les routes originales d'un yacht. S. homme à la mer SB le yacht navigue au vent de travers avec les écoutes choquées pour diminuer la vitesse B virement du bord - BC - le yacht revient également au vent de travers, sur la route opposée C - lorsque l'homme s'approche les écoutes sont choquées d'avantage en maintenant le navire gouvernable.

Fig 4. Approche finale.

la distance d'arrêt est fortement influencée par la force du vent et l'état de la mer au moment de la chute. Des exercices fréquents dans le mauvais temps pourront vous aider à mener à bien votre entreprise, mais ceux qui se sont livrés à ce genre d'expériences, vous diront combien elles sont difficiles à réaliser. Si une erreur est faite au premier essai (uniquement de quelques mètres), l'homme de barre est incapable de redresser la situation, le voilier étant bout au vent. La seule solution sera d'abattre en grand, empanner à nouveau et refaire une nouvelle approche. Un deuxième ou un troisième échec diminueront dangereusement le moral et par conséquent le jugement, et dans l'eau, le froid paralysera l'homme qui n'aura plus la force de se hisser à bord lorsqu'on l'aura atteint.

Examinons le problème de la reprise à bord. Le pont avant d'un yacht n'est sûrement pas l'endroit idéal pour repêcher quelqu'un, surtout par gros temps. Il sera pratiquement impossible à une seule personne de quitter sa barre, d'aller à l'avant, d'agripper l'homme, de le ramener vers l'arrière, à l'extérieur des haubans, de le hisser dans le cockpit et de reprendre aussitôt le contrôle de son yacht qui prend à nouveau de l'erre et cette performance constituera, pour 2 personnes, un test considérable de « seamanship ».

La deuxième méthode proposée évite ces difficultés et n'en présente pas de nouvelles. Reportons-nous à la figure 3. Au moment où l'homme tombe à la mer, le barreur se met exactement au vent de travers et choque progressivement les écoutes de façon à diminuer la vitesse d'éloignement du voilier. Le plus rapidement possible, le yacht vire de bord et revient vers l'homme, à nouveau vent de travers, mais cette fois sur la route opposée. Dès que l'on se rapproche de l'homme, les écoutes sont encore choquées jusqu'à ce que le navire ait une vitesse très faible, mais toutefois suffisante pour continuer à gouverner. Le yacht se dirige maintenant droit sur l'homme à très petite vitesse. A quelques mètres de celui-ci, les écoutes sont choquées en grand et l'on manœuvre de façon à mettre l'homme au vent. Dès que le voilier est sans erre, l'homme peut être agrippé et hissé dans le cockpit. La plupart des voiliers resteront indéfiniment vent de travers lorsque les écoutes sont choquées en grand. Cette méthode semble avoir certains avantages si on la compare à la méthode classique. Tout d'abord, on évite l'empannage. De plus, l'homme se trouve toujours droit devant ou droit derrière de telle sorte que si on le perd de vue momentanément, on saura exactement dans quelle direction il faudra regarder pour le retrouver. S'il disparaît pendant une longue période (par exemple par une grosse mer si le virement de bord est assez pénible) il suffira de rechercher sur la route opposée.

Naviguer vent de travers est très simple même pour un barreur inexpérimenté. Cela se fait aisément en observant les « faveurs » ou en sentant la « caresse » du vent sur le visage. Le manœuvre peut donc être effectuée parfaitement par n'importe qui. Le navire peut naviguer aussi longtemps que l'on désire, à l'aller comme au retour. Cela permettra à l'homme de barre de réfléchir et de se remettre du choc qu'il a ressenti en voyant l'équipier tombant à la mer. Cela permettra également d'appeler des gens sur le pont. La distance à parcourir avant de revenir sur l'homme peut être très

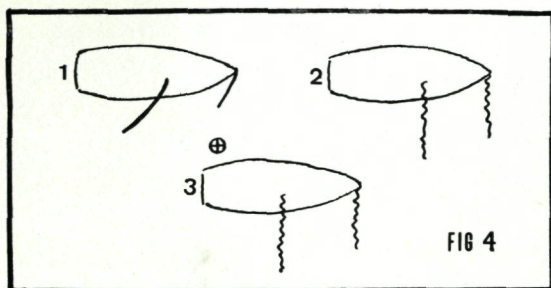


Fig. 4.

- (1) Lorsque le voilier se trouve à quelques pieds de l'homme les écoutes sont choquées.
- (2) Le yacht navigue vers l'homme avec uniquement une vitesse suffisante pour gouverner.
- (3) Le voilier est stoppé par le travers du vent et de la mer l'homme peut être approché du cockpit et repris à bord.

courte. Il est possible d'effectuer toute la manœuvre sur 5 à 6 longueurs de navire. Cela diminue considérablement le risque de perdre l'infortuné de vue et raccourcit son séjour dans l'eau. Il ne faut pas tellement de jugement pour l'approche finale lorsque le navire navigue droit sur l'homme à petite vitesse. En effet, le voilier est bien sous contrôle lors du repêchage. Si par exemple un pa-

quet de mer frappe l'étrave au moment de l'approche finale et casse l'erre, celle-ci peut être facilement reprise en embrayant les écoutes momentanément. L'homme lorsqu'il est atteint se trouve au vent, par le travers ; il peut être agrippé par le barreur et hissé à bord. Durant cette opération pénible, qui constitue d'ailleurs le problème majeur, le yacht se trouve confortablement par le travers du vent et ce sans aucune attention particulière. On a beaucoup écrit et dit au sujet du côté duquel l'homme doit être repris à bord. Au vent ? Sous le vent ? On préconise la méthode de le reprendre au vent. Les avantages sont nombreux : durant l'approche, le barreur a une vue dégagée, non masquée par les génois, sur l'homme qui est dans l'eau. Il le hissera du côté du cockpit non encombré par la bôme de grand-voile et les écoutes. Ces 2 arguments peuvent l'emporter sur la théorie qui veut que l'on récupère traditionnellement l'homme sous le vent, en effet le voilier gitera vers l'homme et dérivera rapidement sur lui. Pourtant dans cette seconde méthode, la seule difficulté majeure sera lorsque le yacht est « sous spinnaker ». On ne pourra en effet venir immédiatement vent de travers, il faudra d'abord affaler le spinnaker en se mettant vent arrière et ensuite revenir au vent de travers.

(Yacht and Yachtings - Jul 73 - John Harradine)



DE UNIVERSELE REKENING

de zichtrekening van de ASLK biedt U talrijke voordelen :

- * Chequeboekje met garantieklaar
- * Automatische betaling van rekeningen voor gas, elektriciteit, enz.
- * Interest : 0,75 % tot 100.000 fr. (0,50 % op de rest)

ASLK

ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTTEKAS

Te Oostende :

Kapellestraat 3
Torhoutse Steenweg 160-162
Kerklaan 20
A. Pieterslaan 78
Dr. Moreauxlaan 69
Nieuwpoortse Steenweg 505

Te Gistel :

Stationsstraat 69

maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. Rogie

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een zeer bondig **overzicht** van de voornaamste feiten, die zich **tijdens het jaar 1974** hebben voorgedaan op gebied van nationaal havenbeleid.

* * *

BRUSSEL

In het najaar 1973, naar aanleiding van de oliecrisis veroorzaakt door het Arabisch-Israëliësch konflikt, kwam het probleem van 's lands bevoorradingscringen ging men plots beseffen dat onze petroleum-aanvoer liefst via eigen havens moest geschieden. Begin december '73 nam minister Califice dan ook het besluit de beruchte « Kommissie Verschave » bijeen te roepen om haar de studie betreffende de bouw van een 300.000 ton-olieterminal ter hoogte van onze kust toe te vertrouwen. Begin 1974 ging de oliecrisis echter luwen met als gevolg dat deze werkgroep het niet nuttig achtte te vergaderen en het projekt in het vergeethoek raakte. Andermaal had onze regering inzake nationaal havenbeleid haar plichten verzuimd en was de studie van 's lands bevoorradingscringen in crude oil via eigen havens voor onbepaalde tijd uitgesteld alsmede heel onze havenproblematiek i.v.m. de schaalvergroting in de scheepvaart.

* * *

In juli 1974 werd een nieuwe Belgische rederij opgericht met zetel te Brussel. Het betrof de Compagnie Belge de Navigation Maritime, afgekort Cobemar. Deze onderneming ging uit van Sidmetal, een groepering van eigen ijzer- en staalproducenten. De nieuwe rederij haalt vrachten op in diverse Noordzeehavens om ze te groeperen in Zeebrugge, van waaruit ze hoofdzakelijk naar Turkse havens afgevoerd worden. Als retourladings met bestemming Antwerpen en Hamburg registreerde men 40.000 ton citrusvruchten tijdens het afgelopen jaar. Cobemar chartert kleine cargo's om haar transport te verzekeren, maar in september '74 verwierf ze haar eerste eenheid, het « M.S. ARDENNE », een kustvaarder van 1.135 dwt., die in 1953 bij Beliard Murdoch te Oostende van stapel liep.

* * *

In de loop van 1974 werden de moderniseringswerken aan het Brusselse zeekanaal verder uitgevoerd. Drie belangrijke havenwerken startten tijdens het jaar, namelijk de bouw van een kaaimuur afwaarts de hefbrug van Grimbergen voor 6 miljoen frank, het herstellen van de slagdrempel aan de sluis te Wintam voor 3 miljoen frank en de bouw van een loods aan het Vervoercentrum voor een bedrag van 50 miljoen frank. Als voltooide havenwerken tijdens het voorbije jaar citeren wij de bouw van 2 loodsen aan het Vervoercentrum voor 122 miljoen frank en de overwelling van de Tangebeek te Grimbergen voor de som van 17 miljoen frank. Qua industriële vestigingen in de Brusselse havenzone vermelden wij de inplanting van 3 nieuwe bedrijven, met name Redimix, Total en Denderbeton. Weliswaar geen spektakulaire havenwerken, doch noodzakelijke infrastructuurwerken voor het vernieuwde zeekanaal.

* * *

OOSTENDE

In het raam van haar moderniserings- en uitbreidingsplan kende de Oostendse haven slechts één voorname realisatie in 1974. Het ging om de bouw van een 3de ferryterminal, welke in juni reeds klaar kwam voor de Ro-Ro/vracht- en passagiersdiensten van de Sealink-lijnen. In juli 1972 was deze nieuwe veerdienst in de Oostendse staatshaven gestart en had onmiddellijk zo'n bijval gekend, dat weldre de 2 bestaande terminals ontoereikend bleken om de trafiek te verwerken. Nog hetzelfde jaar kwam de 3de landingsbrug in aanbesteding, de werken startten in november 1973 en daar alles volgens timing verliep konden de car-ferries van de Sealink er reeds in juni '74 komen meren. Langzaam maar zeker slaagt de Oostendse passagiershaven erin zich aan de noden van de moderne scheepvaarttechnieken aan te passen.

* * *

Op een belangrijke kontaktdag gehouden te Oostende op 15 oktober 1974 tussen minister van O.W. Defraigne en de stedelijke autoriteiten bevestigde het departement de geplande uitgaven m.b.t. de modernisering van de stadshaven. Zo werd voor de

uitrusting van de diepwaterkaai - voltooid in 1973 - een krediet van 100 miljoen frank op de begroting 1974 voorzien. Het betreft de montage van een 3de polyvalente kraan, de bouw van een loods en het uitbaggeren van de vaargeul tot — 7,5 m. Verder keurde de minister een uitgave van 8 miljoen goed, bestemd voor 2 nieuwe sluisdeuren in de handels-haven. Ook de vissershaven kreeg de nodige subsidies voor de verwezenlijking van de 2de fase van het nieuwe dok (100 miljoen frank), de aanleg van een geleidingsstaketsel (9 miljoen frank) en de bouw van een slipwaygebouw (4 miljoen frank). Tenslotte werd goedkeuring verleend aan de herbouw van de oostelijke kaaimuur van het Montgommerydok voor een bedrag van 50 miljoen frank. Nu deze kredieten zijn vastgelegd, blijft het probleem van de konkrete realisatie.

* * *

ZEEBRUGGE

Weinig nieuws van het Zeebrugse havenfront, waar de uitvoering van het 8-jarenplan in vertraagd tempo verliep tijdens het voorbije jaar. Dit was ook het geval in 1973 gelet op het staken van de werken aan de 125.000 ton-sluits. Slechts volgende voorname havenwerken werden te Zeebrugge in de loop van '74 voltooid: ophoging van 12,5 ha haven-terreinen in de achterhaven voor 11,4 miljoen frank, bouw van een loods op de havendam voor 21,1 miljoen frank en aanleg van de nieuwe passagiers-terminal van de North Sea Ferries welke op 27 juni officieel ingehuldigd werd. Laatste realisatie beslaat een complex van 5 hektaren in de achterhaven en biedt talrijke faciliteiten voor het vervoer van vracht en passagiers tussen Zeebrugge en Hull.

* * *

Wat meer bepaald de bouw van de 125.000 ton-sluits betreft, weten wij dat de graafwerken aan het sas eind 1972 werden stilgelegd ingevolge een geschil dat toen ontstond tussen de uitvoerende firma Sogetra en het departement van O.W. Onenigheid was gerezen omtrent de aangewende methode voor het bestrijden van het grondwater. Sedertdien liggen de werken aan de eigenlijke sluis volledig stil, wat een enorme vertraging in de timing zal veroorzaken alsmede een aanzienlijke stijging van de bouwkosten. Slechts aan het inkokeren van de twee afleidingskanalen werd in 1974 in vertraagd tempo gewerkt, terwijl men tevergeefs wachtte op het eindverslag van de experts om het geschil bij te leggen. Herhaald aandringen van de Brugse autoriteiten bij de centrale overheid kon helaas niet baten.

* * *

Qua industriële vestigingen in de Zeebrugse havenzone vierden de polemieken hoogtij heel het jaar 1974. Bouwvergunningen werden nu eens verleend, dan weer ingetrokken en de komitees ter beveiliging van het leefmilieu voerden een heftige campagne tegen de inplanting van bepaalde industrieën in en om het havengebied. Dit alles was niet van aard om het ritme van de industriële expansie te bevorderen, zodat slechts twee nieuwe vestigingen in het Zeebrugse industriepark te noteren vielen in 1974, te weten de pvba Petrover voor de aanvoer van petroleumprodukten en de pvba Dhore gespecialiseerd in de import van bouwmaterialen. Deze bedrijven startten respectievelijk in januari en april '74.

* * *

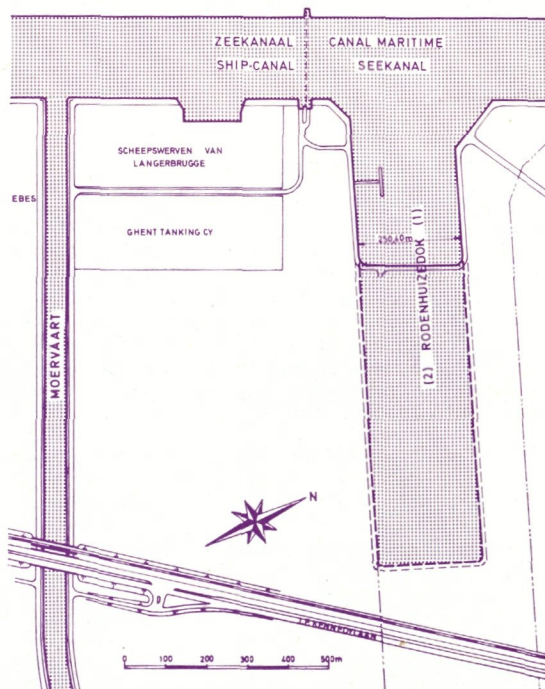
In afwachting van haar uitbouw tot diepzeehaven blijft de toegankelijkheid van de Zeebrugse haven

beperkt tot eenheden van maximum 41 voet. Dit belet niet dat bij gunstige weersomstandigheden de toegangseucl opgevaren wordt door halfgeladen mammoetschepen, die in de voorhaven reuzeladingen komen lossen. Zo werd in 1974 een nieuw rekord geboekt met het aanlopen op 20 juli van de «SEA SWAN» metende liefst 253.374 dwt. Het tankschip voer de haven binnen met een lading van 134.635 ton ruwe aardolie. Hiermede waren andermaal de gunstige nautische mogelijkheden van onze Noordzeepoort duidelijk bewezen. Voor wanneer een uitbouw tot volwaardige diepzeehavens?

* * *

Twee nieuwe scheepvaartlijnen en één uitbreiding van een bestaande lijn kwamen in de Zeebrugse haven tot stand in de loop van 1974. Qua nieuwe diensten zorgde European Unit Roads (P & O-groep) voor een regelmatige containerverbinding Zeebrugge-Tilbury met 3 afvaarten per week. Reeds op 16 januari kon met deze vrachtdienst gestart worden. Twee maand later, meer bepaald op 12 maart, startte de nieuwe car-ferryverbinding Zeebrugge-Felixstow met 2 afvaarten per dag en verzekerd door Townsend Thoresen Car Ferries. Verder werd de bestaande vrachtdienst Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries in mei omgevormd tot een gemengde vracht/passagiersverbinding met 6 afvaarten per week vanaf december. Nog uitgebreider werd derhalve het netwerk van vracht-, ferry-, container- en passagiersdiensten tussen Zuid-Engeland en onze Noordzeepoort, de ideale transitohaven tussen Groot-Brittannië en het continent.

* * *



GENT

Nog vóór haar afwerking in december 1968 werd de 60.000 ton-sluits van Terneuzen als ontoereikend beschouwd voor de verdere uitbreiding van de Gentse staal- en petroleumindustrieën. Teneinde de

haven voor grotere schepen open te stellen, opteerde het Gentse stadsbestuur voor een zeelsluis van 125.000 ton te Terneuzen-West met dito zeekanaal. Een jaar later werd het tracé van dit diepzeekanaal aan O.W. voorgelegd. Ondanks de talrijke beloften van de centrale overheid was het ontwerp eind 1974 nog altijd niet goedgekeurd. In de loop van het voorbije jaar drongen de Gentse autoriteiten nochtans herhaalde malen aan en legden de nadruk op de urgentie van hun expansieplan. Zij vonden echter niet het minste gehoor, noch bij de bevoegde ministeriële departementen, noch bij de Nederlanders die ook in het ontwerp betrokken zijn doch hiervoor volstrekt niet te vinden zijn.

* * *

Het was dan ook in het teken van de 125.000 tonpolitiek dat op 21 september '74 de luisterrijke viering doorging van het 70-jarig bestaan van de Vereniging der Gentse Zeevaartbelangen. Burgemeester Van den Daele wees er op de noodzaak van een diepzeesluis voor de ontwikkeling van de scheepvaarttrafiek en de verdere industrialisering van het zeekanaal. In afwachting hiervan moeten de hiervoor vereiste infrastructuurwerken verder uitgevoerd worden, o.a. het Rodenhuizedok alsmede een nieuw dok op de linkeroever van het kanaal, aldus de Gentse burgervader. Voorzitter J. Vincke legde van zijn kant de nadruk op een gekoördineerde havenpolitiek in Beneluxverband, welke aan de basis ligt van elke concrete realisatie. Hij beloofde de steun van zijn jubilerende vereniging voor de verdediging en de verwezenlijking van de Gentse havenprojecten.

* * *

Steeds in het raam van de Gentse diepzeeprojekten noteren wij de stellingname van de provinciale raad van Oost-Vlaanderen, die in volgende motie vervat is: « De provinciale raad van Oost-Vlaanderen, in zitting bijeengekomen op 24 oktober 1974: stelt vast dat de havenactiviteiten van Gent opmerkelijk toegenomen zijn sedert het haven- en industriegebied toegankelijk is voor 60.000-tonners; stelt vast dat deze investeringen hun nut hebben bewezen zowel voor de Belgische als voor de Gentse ekonomie; wijst echter op het feit dat slechts één sluis voor grote zeeschepen bestaat, wat grote risico's inhoudt voor de havenactiviteiten in geval van zware averij, zodat een 2de sluis voor grote zeeschepen noodzakelijk is; dringt derhalve bij de regering aan opdat zij ten spoedigste de vereiste maatregelen zou treffen om de toegankelijkheid van de Gentse kanaalzone te verzekeren d.m.v. een zeelsluis van ca. 125.000 ton ».

* * *

In afwachting van zijn uitbouw tot mini-diepzeehaven zorgde Gent voor de verdere uitvoering van de nodige infrastructuurwerken. In verband hiermee zijn de perikelen m.b.t. de realisatie van de 2de fase van het Rodenhuizedok wel vermeldenswaardig. Herinneren wij eraan dat het bestaande vak van het dok, gelegen aan het zeekanaal tussen de bedrijven Sidmar en Ebes, met 720 m verlengd moet worden. Op 21 januari '74 besloot de Gentse gemeenteraad de diepte van de ontworpen kaden op 18 m te brengen om het dok op de geplande 125.000 ton-sluis af te stemmen. Op 4 februari '74 ging de aanbesteding door, doch op 22 maart stelde de provincieoverheer zijn veto, inroepende dat het tracé van het nieuwe zeekanaal waarop het rodenhuizedok moet aansluiten nog niet eens was uitgestippeld. Burgemeester Van den Daele drong evenwel bij O.W. aan en bekam op 8 november

'74 de ministeriële toelating, zodat de 2de fase op peil — 18 m kon beginnen.

* * *

Ook voor de uitrusting en de modernisering van de bestaande havendokken werd verder gezorgd tijdens het voorbije jaar. Op nieuwjaarsdag nam de Compagnie Belge de Manutention haar 9de kraan in gebruik. Het betrof een portaalkraan van 10 ton / 40 m gelegen aan het Sifferdok en gebouwd door de firma Caillard van Le Havre. Verder waren eind februari 2 nieuwe containerkranen aan hetzelfde dok operationeel, terwijl het monteren van 8 moderne stukgoedkranen langs de Port Arthur-kaai praktisch voltooid was. Tenslotte kreeg de firma Velghe, gevestigd langs de Handelskaai, een 2de kraan van 7 ton gebouwd door de Boomse Metaalwerken.

* * *

Wellicht als compensatie voor het uitblijven van een ministeriële beslissing omtrent de geplande 125.000 ton-sluis, zou minister Defraigne naar verluidt zijn akkoord hebben gegeven voor de realisatie van een 5-jarenplan i.v.m. infrastructuurwerken ten gunste van het huidige havencomplex van de Arteveldestad. De beslissing viel eind december '74 tijdens een vergadering van de senaatskommissie van O.W. Een eerste schijf met betrekking tot de verwezenlijking van de aanvangsfase van het ontworpen moderniseringsplan zou reeds op de begroting 1975 van Openbare Werken zijn gebracht. Meer details over de aard van de ontworpen werken werden niet meegedeeld. Vanzelfsprekend waren de Gentse projekten m.b.t. de diepzeesluis en dito zeekanaal in dit vijfjarenplan niet opgenomen.

* * *

Qua nieuwe investeringen in de Gentse kanaalzone zijn de uitbreidingsplannen van Sidmar en Texaco wel vermeldenswaardig. In de loop van het afgelopen jaar werkte het staalbedrijf Sidmar een nieuw investeringsplan uit voor de komende 10 jaar. Tweeduizend bijkomende arbeidskrachten zullen bij het projekt betrokken worden. Als belangrijk onderdeel van dit programma citeren wij het bouwen van een 3de hoogoven met een capaciteit van 10.000 ton ruwijzer per dag. De olieraffinaderijen van Texaco Belgium startten in 1974 van hun kant met een grootscheeps uitberidingsprogramma. De capaciteit van de raffinaderij wordt immers van 7,27 miljoen tot 10 miljoen ton per jaar opgevoerd. Het ontwerp impliceert wijzigingen in de installaties en ook het bouwen van 5 bijkomende opslagtanks met een globale capaciteit van 100.000 ton. Prestaties en materialen voor dit programma worden hoofdzakelijk door de Belgische nijverheid geleverd.

* * *

Ook de Gentse haven boekte in 1974 een absoluut rekord qua grootste binnengevaren eenheid. Dit gebeurde op 10 september toen de O.O.-carrier « TORNADO » aan het Sifferdok kwam meren ter hoogte van het overslagbedrijf C.B.M. Het schip, varende onder Griekse vlag, loste er 58.000 ton ijzererts aangevoerd uit Puerto Ordaz in Venezuela. In de 60.000 ton-sluis van Terneuzen noteerde men een diepgang van 39'10". De afmetingen van het schip waren 242 meter lengte bij 32,23 meter breedte voor een draagvermogen van 73.673 ton. Deze tonnenmaat betekende een absoluut rekord in de Gentse annalen. De grootste schepen die tot dan toe de haven aanliepen maten steeds minder dan 70.000 tdw. Hieruit blijkt andermaal dat bij de aanvoer van grondstoffen maximaal gebruik wordt

gemaakt van de bestaande infrastructuur. Het betaamt dan ook deze onverwijld aan de noden van de industriële expansie van het zeekanaal aan te passen.

* * *

ANTWERPEN-LINKEROEVER

Bij het plannen van de uitbreiding van het Antwerpse havencomplex op de linker Scheldeoever rees onmiddellijk het probleem van een al dan niet gecentraliseerd beheer over beide havengedeelten. Antwerpen eiste namelijk éénzelfde voogdij over beide oevers, terwijl de provincie Oost-Vlaanderen medebeheer verlangde over het nieuwe havencomplex gelegen op haar grondgebied. Teneinde het geschil bij te leggen - de kontroverse duurt immers meer dan 8 jaar - richtte minister Chabert eind september '74 een « Werkgroep Linkeroever » op. De commissie moest naar een oplossing zoeken voor de bestuurlijke problemen ontstaan naar aanleiding van de geplande havenexpansie op het Oostvlaamse grondgebied van de linker Scheldeoever. De werkgroep moest vóór 31 december '74 een rapport terzake indienen.

* * *

In verband met het geschil tussen de provincie Oost-Vlaanderen en de Antwerpse havenautoriteiten had op 13 december 1974 een belangrijke vergadering plaats ingericht door de Oostvlaamse parlementsleden, de bestendige deputatie van de provincie en de burgemeesters van het arrondissement Sint-Niklaas. De voltallige vergadering keurde een motie goed waarin ze zich met klem verzette tegen de annexatie door de stad Antwerpen van circa 7.000 hektaren gelegen op de linkeroever. De vergadering was van oordeel dat deze haven- en industriegronden best door de interkommunale van het Waasland beheerd worden met eventuele staatsparticipatie. Bovendien moet de geplande expansie verwezenlijkt worden in het raam van het gewest en een sterke gemeentelijke entiteit gevormd worden langsheen de linker Scheldeoever.

* * *

De inplanting van nieuwe industrieën op beide oevers en in rond de Antwerpse haven leidde tot het scheppen van nieuwe productiecentra voor elektrische energie, zoals de thermische centrale te Kallo en de kerncentrale te Doel, beiden gelegen op de linkeroever. Sinds 1972 is de centrale van Kallo in gebruik en onlangs, dit was in december 1974, werd ook die van Doel operationeel, althans één van de twee eenheden van 392,5 MW. Herinneren wij eraan dat de kerncentrale op de Paardenschor is gebouwd, tot 9 m boven MLWS opgehoogd. Deze plaats ligt op anderhalf km ten noorden van de dorpskern en op ca. 16 km ten noordoosten van de Antwerpse stadskern. Deze ligging werd gekozen omwille van het beschikbare koelwater aldaar en in functie van de uitbreidingsplannen van onze metropoolhaven.

* * *

ANTWERPEN-RECHTEROEVER

Van 12 tot 18 mei 1974 had te Antwerpen het 6de Internationaal Havenkongres plaats. Zeshonderdvijftig kongressisten, afkomstig uit 52 verschillende landen, vertegenwoordigden niet minder dan 80 havens. In totaal werden 117 rapporten uit 18 verschillende naties voorgebracht. Deze verslagen handelden o.a. over grondmechanica, havenuitrusting, veiligheid, milieuhygiëne, goederenbehandeling en havenbeheer. De plechtige openingszitting gebeurde in aanwezigheid van Z.M. Koning Boudewijn

en talrijke prominenten. Naast specifieke problemen van technische aard werd ook aandacht besteed aan enkele economische problemen. Vermeldenswaardig is het feit dat ook thema's als ontwikkelingshulp en milieubescherming i.v.m. het havenbedrijf aan bod zijn gekomen. In het raam van dit kongres ging voor de 3de maal ook een internationale havententoonstelling door, bestaande uit 38 standen uit 6 landen.

* * *

Vóór 2 jaar verklaarde staatssekretaris Fayat dat in 1974 met de eerste fase van de doorsteekwerken aan het nauw van Bath zou gestart worden. Hiervan kwam echter niets in huis. Moeilijkheden bleven rijzen bij het planologisch onderzoek, waarbij de aspecten van milieuhygiëne een voorname rol speelden. Van Nederlandse zijde werd immers verder aangedrongen op voldoende garanties omtrent de verontreiniging van het water in het Belgische Scheldebekken. Ook het Baalhoekproject kende niet de minste vordering tijdens het afgelopen jaar. Geen wonder dan ook dat de Antwerpse gemeenteraad medio november '74 een motie stemde waarin onze regering gevraagd werd bij de Nederlanders tussen beide te komen opdat Bath- en Baalhoekprojecten eindelijk in hun konkrete fase zouden treden. Zulks achtte de Antwerpse gemeenteraad van vitaal belang zowel voor de metropoolhaven als voor 's lands economie.

* * *

In afwachting dat Bath- en Baalhoekprojecten daadwerkelijk aangepakt worden, werkte Antwerpen aan de verdere ontplooiing van zijn havencomplex op de rechteroever. Zo werden tijdens het voorbije jaar volgende belangrijke havenwerken en -uitrustingen besteld. In februari de aankoop van een olieruimer (10,5 miljoen frank) en een baggerkraan (9,3 miljoen frank) alsmede de werken voor de toegangswegen tot de terreinen van het kanaaldok B1. In april de moderniseringswerken aan het Noorderpershuis (10,6 miljoen frank). In mei de verbouwingswerken aan het Werkhuis Noord (26,7 miljoen frank). In augustus het vernieuwen van de fundering en het herstellen van de westelijke kaaimuur van het Marshalldok (12,4 miljoen frank). In november tenslotte de aankoop van 7 sleepboten met brandblusapparatuur (427 miljoen frank).

* * *

Qua aanbestedingen, maar met bestelling in 1975, noteerden wij voor het afgelopen jaar volgende voorname havenwerken ten voordele van het havencomplex op de rechter Scheldeoever. Vooreerst het aanleggen van een nieuw havendok beoosten het kanaaldok B2, 1ste fase, geraamd op ca. 499 miljoen frank. Vervolgens het herstellen van de noordelijke schutkolkmuur van de Van Cauwelaertsluis, 1ste fase, voor een bedrag van 21 miljoen frank. Tenslotte het herstellen van de kaaimuur op nummers 176-182 ten belope van 45 miljoen frank. Deze uitbreidings- en moderniseringswerken gingen allen in de loop van december '74 in aanbesteding. Eerstvermelde aanbesteding betrof de uitvoering van reusachtige werken.

* * *

Tenslotte is er de lijst der voornaamste havenwerken voltooid in 1974. Wij citeren: in april de bestratingswerken voor de verbinding van Kruischans- en Petroleumbrug (7,4 miljoen frank) alsook het aanleggen van de 2de rijweg van de Scheldelaan (63,9 miljoen frank); in mei het herstellen van de Scheldeoever ter hoogte van de petroleumpier

Antwerpen-Zuid (9,2 miljoen frank); in juni het leveren van 350 verlichtingstoestellen voor de voltooide Scheldelaan (2,5 miljoen frank), in september het herstellen van de kaaimuren ter hoogte van nrs 160-162 (14,6 miljoen frank); tenslotte in oktober een nieuw aandrijvingsmechanisme voor de Kattendijksluis (14 miljoen frank) en het plaatsen van 15 rivierradarinstallaties a/b van sleepboten (4,1 miljoen frank). Weliswaar een lange opsomming, doch zonder grootscheepse verwezenlijkingen.

* * *

In het kader van dit bondig maritiem panorama 1974 is het ons niet mogelijk de volledige opsomming te geven van de talrijke ondernemingen, die zich het jaar in de Antwerpse havenzone kwamen vestigen, er hun installaties uitbreidden of een optie namen voor een inplanting op de linkeroever. Vermelden wij alleen dat de industriële vestigingen op beide oevers ruim 100 miljard B.F. beliepen voor het ganse jaar, terwijl het gemeentebestuur 15 aanvragen voor industriële inplantingen ontving en die doorstuurde naar het Staatssekretariaat voor Streek-economie. Gemiddeld 30.000 arbeidskrachten waren tewerkgesteld in de industriezone van beide oevers.

* * *

In de loop van 1974 werden talrijke nieuwe scheepvaartlijnen met Antwerpen als aanleghaven ingehuldigd. Anderen werden uitgebreid, doch wij besparen u de gedetailleerde opsomming ervan om enkel te vermelden dat onze metropoolhaven aangelopen werd door schepen van 70 verschillende naties, die er nagenoeg 320 regelmatige lijndiensten verzekerden naar ongeveer 800 overzeese bestemmingen, wat meer dan 13.000 afvaarten betekende. De globale goederentrafiek, geraamd op 75 miljoen ton, verschaftte werk aan 12.500 havenarbeiders, terwijl het financieel bilan van het afgelopen dienstjaar met een deficit van 525 miljoen B.F. afgesloten werd.

Ook onze grote Scheldehaven mocht prijken op de rekordlijst van de grootste binnengevaren zeeschepen. Inderdaad, op 22 oktober '74 liep het containerschip « TRANOCEANICA MARIA » de haven aan om aan een der dokken van de firma Mercantile Marine Engineering te gaan meren. Het schip, varende onder Italiaanse vlag, had te Rotterdam zijn lading ruwe aardolie overgetankt. Het betrof de grootste eenheid die ooit de Antwerpse haven binnenvoer: 136.000 ton draagvermogen en als afmetingen 300 meter x 40 meter. Jammer genoeg onderstreepte dit rekord andermaal de beperkte nautische mogelijkheden van onze metropoolhaven, tot kort na W.O. II de grootste van het Europees kontinent en nu slechts de 4de in belang.

* * *

CHARLEROI

Besluiten wij dit bondig maritiem overzicht met een belangrijke primeur voor de maritimisering van het Waalse industriebekken, welke in februari '74 plaats

had. Drie Lash-lichters van 1.000 ton werden toen in de binnenhaven van Charleroi geladen, van waaruit ze via het waterwegennet Rotterdam bereikten om er a/b van een lichterschip te worden geladen met bestemming Engeland. Er was zelfs meer. Het nieuwe Bacat-systeem werd in juni '74 tussen Groot-Brittannië en ons land voor het eerst in gebruik genomen. Twee konvooien, afkomstig uit Gainsborough, bereikten toen Charleroi via Hull, Rotterdam en Brussel. Het ene bestond uit 2 Bacat-lichters en 2 Lash-lichters, het andere uit 2 Bacat-lichters alleen. Waarachtig een gewichtig evenement voor de noodzakelijke maritimisering van het Waalse landsgedeelte.

* * *

KONKLUSIE

Net als de drie vorige jaren was 1974 een zeer rustig jaar op gebied van nationaal havenbeleid. Geen grootscheepse verwezenlijkingen, weinig noemenswaardige projecten en een minimum aan polemieken.

Men werkte eenvoudig voort - althans waar dit mogelijk was - aan de realisatie van vroeger genomen opties in het kader van onze 125.000 tonpolitiek.

De projecten van Gent en Antwerpen - respectievelijk de 125.000 ton-Terneuzensluis en het Bath-Baalhoekontwerp - verkeerden verder in hun impasse gelet op de systematische sabotage vanwege onze weinig inschikkelijke noorderburen. Bovendien bleven de werken aan de Zeebrugse 125.000 ton-sluis verder onaangeroerd, zodat het erg twijfelachtig is deze 3 zeehavens ooit voor 125.000-tonners toegankelijk worden, althans in de optiek van de bestaande plannen. Heel erg is dit wel voor Zeebrugge, dat zonder grote nautische moeilijkheden tot volwaardige diepzeehaven kon uitgebouwd worden in een betrekkelijk korte tijdspanne.

Slechts Oostende en Brussel boekten meer succes met hun bescheiden moderniseringsplannen. Stilaan krijgen beide haven het uitzicht van moderne zeehavens aangepast aan de eisen van respectievelijk het passagiers- en duwvaartverkeer.

Andermal betreuren wij dat Antwerpen, Gent en vooral Zeebrugge niet de gewenste uitbouw krijgen in functie van de (r)evolutie die zich steeds scherper aftekent in de maritieme transportmiddelen. Schaalvergroting en specializatie in de scheepvaart met de daaraan verbonden havenakkomodaties blijven immers aan de orde van de dag.

Waarom moest ons land op deze evolutie ten achter blijven? Niet zo lang geleden was Antwerpen nog de eerste Europese haven. Sic transit gloria mundi.

* * *

Henri Rogie
15-01-1975.



hydrografische analyse van de scheldemonding ten oosten van de meridiaan 3° 05' tot vlissingen (deel II)

door c. van cauwenberghe, hydrograaf

(deel 2 en slot)

XI. - Kaart 1961-1962

Samengesteld met Belgische (Wielingen-Scheur van 1962 op schaal 1/20.000, Wielingen-Schaur van 1964 op schaal 1/20.000) en Nederlandse (minuutblad Nr. 2 - Oostgat-Deurloo-Wielingen S 256 van 1961 op schaal 1/25.000, Decca-minuutblad Nr. 4 Schooneveld-Vlakte van de Raan S 266 van 1962, minuutblad Schooneveld-Wandelaar S 268 van 1962, Mond Westerschelde Vak 1/C7/62369 van RWS op schaal 1/10.000, Mond der Westerschelde Nr. 1442-uitgave nov. 1962 op schaal 1/50.000) gegevens.

De « Scheur » is terug verdiept: ten gevolge van baggerwerken tussen de « Bol van Heist » (min. 38) en de « Bol van Knokke » (min. 22) zijn enkele kleine oudere drempels - overblijfselen van de vroegere ondiepe plaatsen aldaar - op grotere diepte gebracht zodat de 10 m. dieptelijns zich nu ononderbroken tot in het vaarwater « Scheur » uitstrekt.

Bemerk echter ook de meer oostelijke ligging van de « Bol van Knokke ». Van de vroegere « Spleet » ten N van het « Carolusbankje » blijven nog diepten van maximum 78 dm over. De « Sluissche Hompels » (min. 29) hebben een halve maan of sikkelvorm gekregen en doen denken aan en barchaan (sikkelduin) in de woestijn, die ook een typische gelijkstroomformatie kan genoemd worden: de ebgeul ten E hiervan handhaaft zich.

Op de « Walvischstaart » (min. 6) is de ondiepe geul (zie 4 m. lijn) met strekking NW doorgebroken in de richting der « Deurloo ».

De « Elleboog » (min. 15) en « Nolleplaat » (min. 2) zijn nu dieper geworden terwijl zich ten S van de « Nolleplaat » een bankje van min. 70 vormt. In het midden der « Galgeput » ontwikkelt zich aan de E zijde een drempel, die op de vorige kaart eveneens, doch in geringere mate, voorkomt. De « Deurloo », is ten E terug dieper en zijn vertakking tussen « Rassen » en het « Bankje van Zoutelande » heeft zich intussen tot een tamelijk diepe geul ontwikkeld.

De « Wielingen » biedt geen bijzondere wijzigingen inzake diepten; de 8 m. en 10 m. dieptelijns behouden over 't algemeen hun vorig verloop.

De « Pas van het Zand » is een kunstmatige verbinding tussen de « Wielingen » en de kuil ten N van de havendam te Zeebrugge.

De noordelijkste 6 m. lijn van de « Paardemarkt » (min. 53) is sinds 1933-1938 meer noordwaarts verschoven, waardoor deze zich breder voordoet. De « Appelzak » schijnt meer opgevuld; een diepte van 82 dm is nu het maximum, gelegen dwars vóór Knokke-Zoute. De ebgeul ten E kan echter verder deze geul op diepte houden. Een ondiepte van 36 dm ten N der « Paardemarkt » is het overblijfsel van een stortplaats der baggerwerken op de drempel « Scheur-Wielingen ».

De « Droogte van Schooneveld » (min. 44) is steeds zeer stabiel en ten S van de « Vlakte van de Raan » verplaatst een wigvormige uitloper van de Raan (zie 4 m. lijn) zich langzaam maar zeker naar het W.

BESLUIT

Aan de hand van deze studie stelt men vast dat vanaf 1800 de « Wielingen » op een natuurlijke wijze ontdaan wordt van de hinderlijke banken, die zich te midden van deze scheepvaartweg bevinden. Naarmate dit proces verder gaat worden meteen de diepten in deze vaartroute groter.

De oostwaarts bewegende « Paardemarkt » verdwijnt in 1900-1908 voorgoed. De « Binnen-Paardemarkt » wordt op haar noordelijke flanken aangetaast, zodat uiteindelijk een rechtlijnige diepere bank ten noorden van de « Appelzak » overblijft. Vooral door de merkwaardige evolutie van de « Sluissche Hompels » verbreedt de vaargeul aanzienlijk. Hierdoor verdiept de « Bank van Kadzand » langzamerhand zodat uiteindelijk slechts een diepe rug overblijft.

Deze gunstige natuurlijke ontwikkeling lijkt vooral veroorzaakt door de resulterende ebstromen, komende uit de Scheldemonding, die eerst ten noorden der « Sluissche Hompels » door de aanwezigheid van een krachtige ebgeul een grote invloed hebben gehad op banken en geulen, doch nadien ten zuiden van vermelde bank de « Wielingen » gevoelig hebben verbeterd.



Ook het huidige vaarwater «Scheur» heeft hiervan de invloed ondergaan en is sinds 1900-1908 regelmatig verdiept.

De zuidelijke beweging van de «Bol van Heist» (500 m. in nagenoeg 160 jaar) is evenwel voor discussie vatbaar. Geologen nemen aan dat deze bank een kern uit klei bevat, waarop zich zand heeft neergezet. Dit zou ten andere ook het geval zijn voor de «Bol van Knokke». Toch worden deze oudere kleikernen door de erosie aangetast. Vooral de «Bol van Knokke» heeft dit aan de westkant ondergaan. Vandaar de bedrieglijke indruk van een oostelijke beweging (3.500 m. in richting ENE gedurende 160 jaar) van deze bank.

De schommelingen in de situatie van deze twee banken zijn dus vooral te wijten aan een vroegere gebrekkige plaatsbepaling: ze zijn trouwens het meest frekwent op de oudste kaarten (I - VI). Hierbij valt ook te noteren dat zowel «Bol van Heist» als «Bol van Knokke» - gezien in detail - op hun kruinen een veel onregelmatiger structuur vertonen dan een hydrografische kaart ze doorgaans voorstelt. Hun ondiepste gedeelten worden immers gevormd door zogenoemde «zandgolven», een verschijnsel dat vooral op de westelijke «Vlaamse Banken» vrijwel algemeen voorkomt (5). Wellicht is de onderlinge afstand der lodingsprofielen vroeger te groot genomen zodat slechts enkele ondiepe plaatsen zijn opgemeten. Hierdoor kan bij iedere nieuwe opname een andere toestand worden gevonden, waarbij men ten onrechte tot de beweging van de bank zou kunnen besluiten.

Sinds 1964 doen zich in de «Wielingenpas» - namelijk ten S van de «Wandelaar»-bank en vooral ten

SE van de «Bol van Heist» - enkele belangrijke vernauwingen voor. Vergelijk trouwens de zeekaart «Vlaamse Banken» - editie 1964 - met deze van augustus 1965. Is dit misschien een aanwijzing voor een verdere gunstige ontwikkeling van het huidige vaarwater «Scheur», ten nadele van de «Wielingenpas»? Na verloop van enkele jaren kan wellicht worden uitgemaakt of deze veronderstelling juist was. In ieder geval kunnen baggerwerken in de «Scheur» ten noorden van het «Ribzand» dit in de hand werken. Door het recente bodemonderzoek van Drs A. BASTIN is voldoende aangetoond dat de ondergrond aldaar bestaat uit vaste klei, die slechts langzaam door erosie kan aangetast worden. Eenmaal deze hardere lagen over een zekere oppervlakte verwijderd, is de kans voor nieuwe aanslibbing gering.

De studie van de beweging der sedimenten op de zeebodem verkeert momenteel nog in een beginstadium. Nochtans vormt zij een noodzaak, wil men voldoende garanties verkrijgen over het behoud of de verbetering der scheepvaartwegen.

BIBLIOGRAFIE

1. BASTIN, A. Het gebruik van tracers voor sedimentologisch onderzoek. Het Ingenieursblad - augustus 1964 - Nr. 8 - jaargang 33 - blz. 416-428.
2. DE MEY, P. Etude sur l'amélioration et l'entretien des ports en plage de sable et sur le régime de la côte de Belgique. Paris 1894.
3. CLOET, R.L. Hydrographic analysis of the Goodwin Sands and the Brake bank - Geographical Journal 120 - 1954.
4. CLOET, R.L. Development of the Brake bank. Geographical Journal 127 - 1961.
5. VAN VEEN, J. Onderzoekingen in de Hoofden in verband met de gesteldheid der Nederlandse kust. 's Gravenhage 1938.

woorden uit de zeemanskist

van een aap, een begin en een griet

Opmermeester J.B. Dreesen

Tussen de tientallen, veelal courante namen van zeilen die op een fiergetuigd zeilschip thuishoren en waarvan een reeks behandeld werd in Neptunus Nr 5 van 1971 - Van Fok tot Druil - zitten er een paar die ons bij het lezen of horen van de naam een frons in het voorhoofd doen trekken.

Sommige van deze benamingen waren bijna volledig uit onze maritieme literatuur verdwenen maar komen door het toenemend aantal Fascimile uitgaven van oude werken terug in de actualiteit en worden dan gelezen maar niet altijd begrepen, andere vindt men regelmatig terug.

Spreekende over een kluiver, een fok, een grootzeil, een bezaan of een druil, kunnen de meesten onder ons zich onmiddellijk voorstellen welk zeil hiermee bedoeld wordt. Het wordt echter anders als we het bijvoorbeeld over een AAP hebben.

De AAP (Fr : Foc d'artimon - Eng : Mizzen staysail - Duits : Kreuzstagesegel) was oorspronkelijk een bezaanstagzeil, dit is een driehoekig zeil dat tussen de grote mast en de kruis- of bezaansmast van een volschip werd gevoerd. Op de zeilvissloepen voor onze kust was het een driehoekig zeil dat bij stil weer aan de bezaansmast met een kraanlijn werd gehesen en met een bezaanstutter werd uitgezet, waardoor het achter het grootzeil werd gevoerd, om met dwarsinkomende wind aan het net liggende sneller te verlijeren. Tegenwoordig wordt het nog gevoerd op scherpe jachten en daar aan het stag dat van de top van de bezaansmast naar de voet van de grote mast loopt. Het wordt uitsluitend op lange rakken gebruikt want bij het overstag gaan moeten logischer wijze aap en bezaanstag tijdelijk worden weggenomen om de giek van het grootzeil te kunnen laten overkomen.

Overdrachtelijk werd ook het STORMBEZAANSTAGZEIL de STORMAAP genoemd.

Volgens Dr J. De Vries treedt deze naam eerst in de 18de eeuw te voorschijn, naast AAPZEIL, en is waarschijnlijk een schertsende aanwending van AAP.

De BEGIJN of BAGIJN is het zeil aan de onderste ra van een bezaansmast van een volgetuigd schip - of aan de kruismast van een viermastbank. De ra noemt dan ook BEGIJNRA of BAGIJNRA.

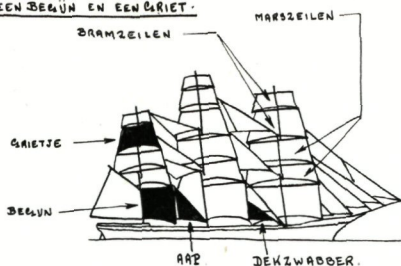
Omdat het zeil weinig nut heeft (wat voor Janmaat een reden was het de naam BEGIJN te geven) wordt het meestal niet gevoerd.

Als men over een BRAM spreekt, dan bedoelt men hier meestal de BRAMZEILEN mee. Dit zijn de zeilen die aan de steng gevoerd worden die juist boven de MARSSTENG is aangebracht.

Zelfstandig komt het woord slechts voor in BRAM OP BRAM of BRAM BOVEN BRAM, dit is groot vertoon maken. Dit geeft misschien wel een aanduiding van de oorsprong van het woord. Ons BRAMZEIL en dus ook BRAM komt uit het deens BRAMSEIL en het zweeds BRAMSEGEL. In het oud zweeds betekende Bram = pronk, praal. In de 17e eeuw komt dit woord ook in het Nederlands enkele malen voor in de betekenis van pralen. Iets van dat pralerige of pronkerige komt tot uiting in het Engels waar het zeil een TOPGALLANTSAIL wordt genoemd (van het Franse galant).

De DEKZWABBER was op de oude zeilschepen de naam voor het GROOTSTAGZEIL en het GROOTSTORMSTAGZEIL. De naam ontstond waarschijnlijk door vergelijking met de stokdweil, die DEKZWABBER wordt genoemd. Dit is een dweil samengesteld uit een paar voet lange uiteengedraaide kabelgarens die op een ZWABBERSTOK zijn samengebonden. Soms worden de kabelgarens vervangen door lappen die dan met een speciale nagel op de zwabberstok bevestigd worden. De dekzwabber wordt gebruikt om de dekken te drogen na een regenbui of na het dekwassen. Als randnoot noteren we even dat het Franse FAUBERT in dezelfde betekenis uit het Nederlandse zwabben werd afgeleid. De vergelijking tussen zeil en zwabber ontstond uit de kracht waarmee dit met losse broek gevoerde zeil het dek schoonveegde als de wind verkeerd insloeg.

VAN EEN RAAP, EEN BEGÛN EN EEN GRIET.



Het goed gekende zeemansliedje « Daar was laatst een meisje loos » heette oorspronkelijk « Het Matrozenmeisje » en was een 18de eeuwse Shanty die een werkelijk gebeurd feit weergaf.

Volgens de overlevering was er eens een ondernemende jonge dame, haar naam luidde GRIETJE VAN DIJK, die in een verliefde bui de man volgde aan wie ze haar hart verloren had. Ze kwam te weten dat hij aan boord van een schip « DE EIK » voer. Verkleed als matroos monsterde ze aan boord van dat schip zonder echter te weten dat de man van haar dromen er kapitein van was.

Aan boord werd ze belast met het los- en vastmaken van het BOVENKRUISZEIL. Maar niet gewoon aan het zware werk maakte ze de zeilen slecht vast. Toen het schip daaropvoigend in slecht weer liep woeien de zeilen van de ra. Ze werd veroordeeld om met de KNUTTELS (touw met knopen gebruikt om te tuchtigen) te worden gestraft, maar toen men hiermee wilde beginnen ontdekte men dat de bovenkruisgast een meisje was.

De geschiedenis verhaalt verder dat de kapitein zijn liefje herkende, haar los liet maken en haar daarna met een zontje beroerde.

Sedertdien heet het BOVENKRUISZEIL het GRIETJE en de ra van het bovenkruiszeil de GRIETJESRA.

Van dit voorval werd een zeeliedje gemaakt dat in de beginjaren door Janmaat op een lamentabelen toon werd opgedreund en dat als volgt luidde :

Op èt schip Den Eik bequame
Margriet was haar name
Sla mij met dagjens op de huid
Maar trek mijn kleren toch niet uit
'k ben een vrouwspersoon wil weten
Margriet ben ik geheten.

Waaruit dan later de versie van « Het Matrozenmeisje » ontstond en dan nog later de moderne wijs « Daar was laatst een meisje loos ».

NAAR DE GRIETEN KIJKEN wil in onze taal dan ook niet zeggen dat je een vlug oog hebt voor het zwakke geslacht. De uitdrukking komt echter uit de tijd dat aan boord van een volschip de grietjeszeilen het scherpst gebrast stonden. De roerganger die op de zeilen stuurde en niet op het kompas hield ze dan ook scherp in de gaten, want begonnen ze te killen dan lag hij uit zijn koers.

De MARSZEILEN ontleen hun naam aan de MARS, de korf die op de top van de mast stond als observatie- en gevechtspost. Later toen er op de ondermast een steng geplaatst werd veranderde de korf in een platform dat rond de ondermast bevestigd was om het stenggewant de nodige steun te geven. In de mars was er een gat, om de top en het want van de ondermast door te laten, dat het SOLDATENGAT werd genoemd. Het werd zo genoemd omdat de zeesoldaten hierdoor kropen als zij de mast in moesten, om van daaruit de vijand te beschieten. De JANMATEN hadden dit niet nodig, want die gingen altijd buiten het gat om de mast in. De naam MARS werd aan dit onderdeel gegeven wegens de gelijkenis met de mars (korf) van een kramer. Mars kwam van het middelnederlands MERSE uit het latijns MERCUM, voor koopwaar.

De LUL is een thans verouderde benaming voor een driehoekig zeil, een soort brede kluifok die op vissersschepen en dergelijke, met een boom werd uitgezet op een voor de windse koers met weinig wind.

De term komt echter voor in oudere beschrijvingen die heruitgegeven werden. Het woord is van onbekende oorsprong.

J.B. DRESEN



Avez-vous déjà la
"Cravate force navale," ?

Hebt U reeds een
"Zeemachtdas," ?

INFO MARINE



Kruisvaart Ondiepwatermijnenvegers

Het Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers, samengesteld uit de MSI's: « M475 TONGEREN, M476 MERKSEM, M482 VISE, M484 DINANT en M485 ANDENNE », ondernam een kruisvaart in de Noordzee van 17 tot 28 maart 1975. Het Smaldeel, dat onder het bevel stond van Korvetkapitein P. MAWET legde aan te CHATHAM, EDINBURGH en HULL.

De schepen waren terug te NIEUWPOORT op 28 maart.

Het Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers, samengesteld uit de MSI's: « M475 TONGEREN, M476 MERKSEM, M482 VISE, M484 DINANT, M485

ANDENNE, M473 LOKEREN, M479 HUY en M480 SERAING », ondernam een kruisvaart in het Kanaal van 19 tot 30 april 1975.

Het smaldeel dat onder het bevel stond van Korvetkapitein P. MAWET was te BREST van 20 tot 26 april.

« ZENOBE GRAMME »

Van 3 tot 21 april ondernam het zeilschip A958 « ZENOBE GRAMME » een kruisvaart in de Noordzee.

Het schip dat onder het bevel stond van Luitenant-ter-Zee 1e Klas VERHAEGHE was te LEMVIG (Denemarken) van 14 tot 17 april.



Le 6 mars 1975, le Vice Amiral Frederic-Moreau, Préfet Maritime de la première région maritime de Cherbourg, a rendu visite au Groupement Opérationnel de la Force Navale. Accompagné de son Chef d'Etat Major, le CPF Harnay, l'Amiral s'est fait montrer l'école de la guerre des mines.

bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Nederlandse Kustmijnenjager «Hr.Ms. DRUNEN» en de mijnenveger «Hr.Ms. STAVERMAN» brachten een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE, respectievelijk van 1 tot 2 april en van 21 tot 23 april 1975.

De Kustmijnenjager «Hr.Ms. DRUNEN» stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klasse B. HEPPE-
NER.

De Mijnenveger «Hr.Ms. STAVERMAN» stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee F.M. BOS.

Karakteristieken

Voor «Hr.Ms. DRUNEN»:

WATERVERPLAATSING: 417 ton

AFMETINGEN: 149,8 x 28 x 6,5 voet

BEMANNING: 38

Voor «Hr.Ms. STAVERMAN»:

WATERVERPLAATSING: 169 ton

AFMETINGEN: 99,3 x 18,2 x 5,2 voet

BEMANNING: 12

Het Franse duikvaartuig «MYOSOTIS» bracht een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE van 8 tot 10 april 1975.

Het schip stond onder het bevel van Vaandrig-ter-Zee PHILIPPE.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING: 140 ton

AFMETINGEN: 106,5 x 21,2 x 5,5 voet

Het Nederlands Korvet «VOS» bracht een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE van 11 april tot 14 april 1975.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas G.P. GOUDBERG.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING: 975 ton

AFMETINGEN: 184,5 x 33 x 14,5 voet

BEMANNING: 96

Het Nederlands schip voor wetenschappelijk onderzoek «BLOMMENDAL» bracht een routinebezoek aan de haven van ANTWERPEN van 18 april tot 21 april 1975.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas H.D. BUIST.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING: 1033 ton

AFMETINGEN: 196,6 x 36,4 x 12 voet

BEMANNING: 43

De Engelse kustmijnenveger «UPTON» bracht een bezoek aan de haven van ZEEBRUGGE van 19 tot 21 april 1975.

De kruiser «TIGER» stond onder het bevel van Captain NL. STACY ADC RN.

De kustmijnenveger «UPTON» stond onder het bevel van LT CDR JHR PUNTON RN.

Karakteristieken

Kustmijnenveger «UPTON»:

WATERVERPLAATSING: 425 ton

AFMETINGEN: 153 x 28,8 x 8,2 voet

BEMANNING: 29

Hr.Ms. kruiser «DE ZEVEN PROVINCIE» vlaggeschip van het eskader en de jager «Hr.Ms. FRIESLAND» brachten een niet-officieel bezoek aan de haven van ANTWERPEN van 7 mei 1975 tot 12 mei 1975.

Het eskader stond onder commando van Schout-bij-Nacht J.W.H. WEVERS a/b van «Hr.Ms. DE ZEVEN PROVINCIE».

Karakteristieken

voor «Hr.Ms. DE ZEVEN PROVINCIE»

WATERVERPLAATSING: 12200 ton

AFMETINGEN: 185,7 x 17,25 x 7 meter

voor «Hr.Ms. FRIESLAND»

WATERVERPLAATSING: 3170 ton

AFMETINGEN: 116 x 11,7 x 5,2 meter

BEMANNING: 215

De Britse kustmijnenjagers « HMS. BILDESTON en HMS. GAVINTON » zullen een routinebezoek brengen aan de haven van OOSTENDE van 9 mei tot 16 mei 1975 ten behoeve van de mijnenbestrijdingsschool.

De schepen staan onder het bevel van:
« HMS. BILDESTON » : Korvetkapitein P.G. SYER RN

« HMS. GAVINTON » : Luitenant-ter-Zee 1e Klas C. TEASDALE RN

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 425 ton

Afmetingen : 153 x 28,8 x 8,2 voet

Bemanning : 5 officieren, 33 matrozen

* * *

Het Engelse Helikoptersteunship « RFA ENGADINE » bracht een routinebezoek aan de haven van GENT van 25 april tot 30 april 1975.

Het schip stond onder het bevel van Captain J. GOULD RD.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 9000 ton

Afmetingen : 424,0 x 58 x 21 voet

Bemanning : 143

* * *

LA CHAMBRE HYPERBARE « ARTEVELDE »

Pendant le mois de juillet 74 une chambre de décompression multiplace fut installée à bord du chasseur de mines « ARTEVELDE ».

Après une période d'exercices et d'expériences qui fut suivie d'une série de tests en mer pendant les manœuvres de la FLOT 22 du 10 au 21 février, la chambre est déclarée prête à l'emploi.

Tout d'abord quelques données techniques : La chambre est en aluminium, amagnétique, pouvant contenir 4 personnes et atteindre la profondeur de 100 mètres (ce type de chambre est unique en Europe).

Longueur : 3900 mm - Diamètre : 1900 mm

La grande chambre a une capacité de 5.300 litres.

Le sas de 2.600 litres.

L'équipement de la chambre de décompression permet une augmentation de pression jusqu'à 11 ATA avec la possibilité d'employer différents mélanges de gaz.

Un système d'arrivée d'oxygène permet la livraison de celle-ci à 2 accidentés simultanément (photo 2). Tous les traitements sont contrôlés et dirigés de l'extérieur par l'intermédiaire d'un tableau de commande (photo 3).

L'air comprimé est livré par deux batteries de bouteilles qui sont à leur tour remplies par un compresseur de 40 m3/H spécialement aménagé à cet effet dans la salle des machines avant.

L'accès à la chambre est conçu de telle façon de pouvoir introduire dans la chambre principale, sans changement de pression, un accidenté qui serait amené dans une chambre de décompression monoplace (photo 6 et 6bis).

L'idée d'avoir un centre de traitement en mer vient du Dr JEAN FLAHAUT qui a été le grand animateur de tout ce qui se rapporte à la médecine de plongée et à la sécurité des plongeurs.

En plaçant cette chambre de recompression multiplace à bord d'un chasseur de mines, il sera pos-

sible, dans l'avenir, de porter assistance durant une mission de plongée en mer, au plongeur qui aurait été victime d'un accident de décompression (l'accident le plus craint par les plongeurs) et ceci dans les meilleures conditions.

Le long et difficile traitement dans une chambre monoplace pourra en général ainsi être évité et les chances d'une guérison complète seront pratiquement toujours garanties.

Le but principal d'emploi de cette chambre restera toujours le traitement des accidents de plongée mais en plus de cela, cette chambre offre encore toute une gamme d'autres possibilités, comme la préparation et les essais de plongée à grandes profondeurs (100 mètres) avec d'autres mélanges et techniques de plongée.

La chambre pourra aussi être employée pour la recherche scientifique, pour l'instruction et l'entraînement du personnel spécialisé dans les traitements de accidents de plongée et pour les tests et contrôle des plongeurs amenés à se recycler. Sans aucun doute il peut être dit que cette chambre signifie une acquisition importante surtout en vue de l'augmentation de la sécurité de nos plongeurs.

Dr VAN OPSTAL

cpn/Med

Chef de service Centre Médecine hyperbare

* * *

DRUKKAMER AAN BOORD MHSO « ARTEVELDE »

Aan boord van de mijnenveger M907 « ARTEVELDE » werd gedurende de maand juli 74, een therapeutische meerpersoonsdukkamer geplaatst. Na een oefen- en testperiode op zee van 10 tot 22 februari 1975 is de kamer nu klaar voor gebruik.

Eerst enkele technische gegevens. De drukkamer is een hoge drukkamer van het type multiplace SIEBE GORMAN met (foto 1) 1 kamer voor 4 personen - 5.300 liter, 1 sas voor 2 personen - 2.600 liter.

Afmetingen : lengte 1,90 meter.

Gewicht : 3 ton.

De uitrusting van de drukkamer laat een drukstijging toe tot 11 ATA (100 meter) met de mogelijkheid verschillende soorten gasmengsels te gebruiken.

Voor de behandeling van duikongevallen is een zuurstoftoedieningssysteem voorzien (foto 2). Alle behandelingen worden via een commandobrug van buiten af gecontroleerd en geleid (foto 3).

De samengeperste lucht wordt geleverd door 2 batterijen flessen die worden opgevuld met een speciaal aangebrachte kompressor in de voorste machinekamer.

De toegang tot de kamer is voorzien om een slachtoffer dat met een éénpersoonsdukkamer wordt aangevoerd zonder drukverandering in de hoofdkamer te kunnen brengen (foto 6 en 6bis).

De idee om een behandelingscentrum op zee te hebben komt nog van Dr. Jean FLAHAUT die de grote bezieler is geweest van alles wat met duikgeneeskunde en de veiligheid van onze duikers te maken had.

Door deze meerpersoonsdukkamer aan boord van een mijnenjager te plaatsen is het in de toekomst mogelijk om tijdens een duikopdracht op zee onmiddellijk te kunnen hulp bieden onder de meest

gunstige omstandigheden aan duikers die het slachtoffer zijn geworden van een dekompessie ongeval (de gevreesde duikersziekte).

De lange en moeilijke behandeling in een éénpersoonsdrukammer zal daartoe meestal kunnen worden vermeden waardoor de kansen op een volledige genezing praktisch altijd zullen gewaarborgd zijn. De hoofdbedoeling zal steeds de behandeling van duikongevallen blijven maar daarnaast biedt deze kamer nog een hele gamma andere mogelijkheden zoals het voorbereiden en testen van duiken op grotere diepten (tot 100 meter) met andere ademhalingsmengsels en andere ademhalingsapparaten.

De kamer kan eveneens gebruikt worden voor gespecialiseerd wetenschappelijk onderzoek, voor opleiding en training van personeel gespecialiseerd in de behandeling van duikongevallen of voor het testen en controleren van duikers die eventueel opleiding of herscholing moeten volgen.

Men kan waarlijk zeggen dat deze kamer een flinke aanwinst betekent vooral met het oog op de verhoging van de veiligheid van de duikers.

Dr. VAN OPSTAL

Kpt/Gen

Diensthooft Hyperbaric Medical center



MARITIEME PERS OP BEZOEK

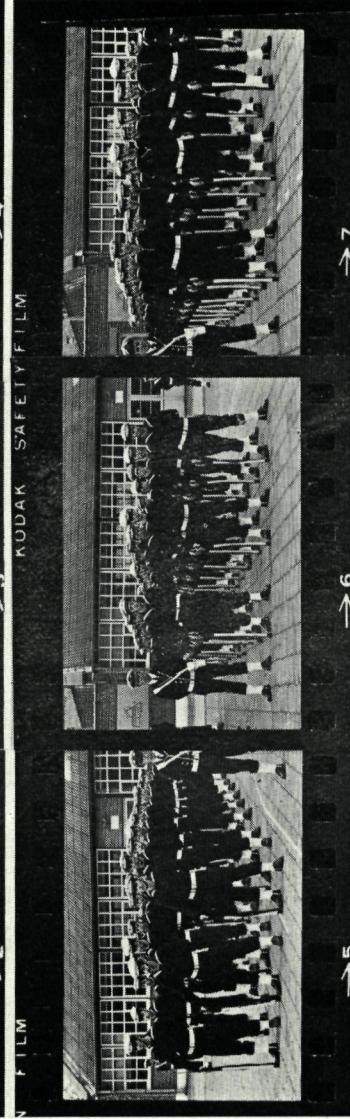
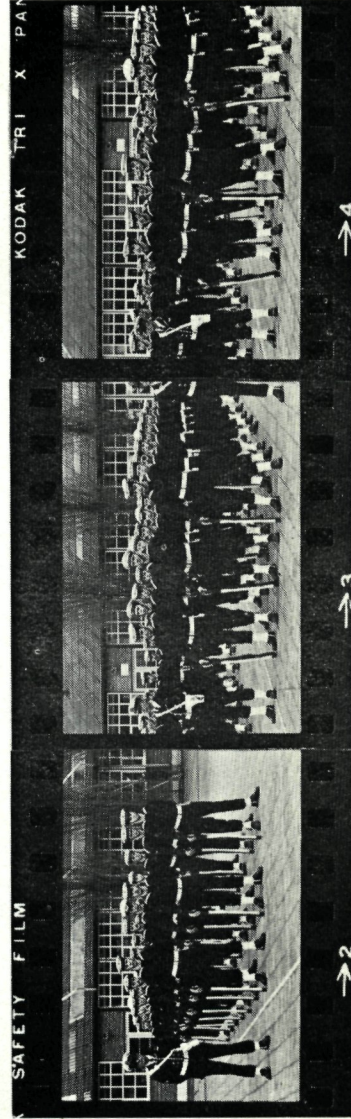
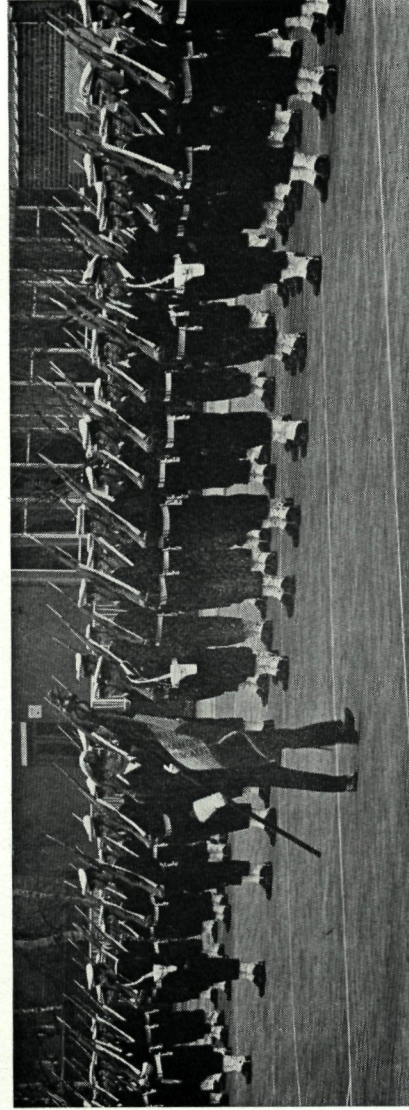
Dinsdag 25 maart jl. was de maritieme pers te gast bij de Zeemacht. In de voormiddag brachten zij een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende, waar ze werden ontvangen door Fregatkapitein J.C. Liénart, Commandant-Directeur en Kapitein-Luitenant ter Zee Kamps, Directeur der Studies. In de namiddag werd de tocht verder gezet en waren de perslui te gast bij de Marine Basis te

Zeebrugge, waar zij werden ontvangen door Fregatkapitein T. Nevens.

Ook het NBCD-Oefencentrum van de Groepering Opleiding en Training werd met een bezoek bezocht. De aanwezige journalisten volgden er met belangstelling een demonstratie brandbestrijding. Dat dergelijke kontakten nuttig zijn, bewees de uitgebreide commentaar in onze dag- en weekbladpers.



cérémonie de présentation de l'étendard plechtige voorstelling van het embleem



PLECHTIGHEID

Op vrijdag 7 maart had om 10 uur in het Kwartier LTZ V. BILLET de voorstelling van het Embleem plaats aan de leerlingen van de DIVISIE EERSTE OPLEIDING.

De eenheid stond onder het bevel van EDV (S) KEIRSMAEKERS. Na de voorstelling en schouwing van de verschillende pelotons hield Fregatkapitein STRADIOT een toespraak tot de leerlingen waarin hij bijzonder de nadruk legde op de belangrijke taak die de toekomstige matroos te vervullen had ten dienste van de ganse gemeenschap. Vervolgens had de voorstelling van het Embleem plaats waarna de volgende officieren en onderofficieren de eed aflegden:

Onderluitenant geneesheer tandarts LATEUR

Meester HAVERALS

Kwartiermeester DE BRUYCKER

Kwartiermeester DHONT

De eervolle onderscheiding « Gouden Medaille in de Orde van Leopold II » werd door de Commandant overhandigd aan Eerste Meester SPIESSENS.

De plechtigheid werd opgeluisterd door de muziekkapel van de Zeemacht en besloten met een défilé.

CEREMONIE

La cérémonie avec présentation de l'Etendard aux élèves de la DIVISION PRIMAIRE a eu lieu le 7 mars à 10.00 hrs dans le Quartier LTZ BILLET. L'unité était sous le commandant de l'EDV (S) DE KEIRSMAEKERS.

Après la présentation et la revue, le FKP STRADIOT fait une allocution aux élèves dans laquelle il attira particulièrement l'attention sur la tâche qu'aura à remplir le futur marin et ceci au service de toute la communauté.

Ensuit eut lieu la présentation de l'Etendard suivit de prestation de serment du

Sous-Lieutenant médecin dent LATEUR

Maître HAVERALS

Quartier-Maître DE BRUYCKER

Quartier-Maître DHONT

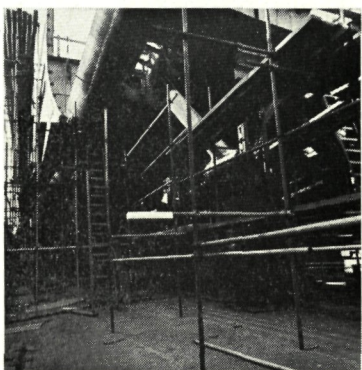
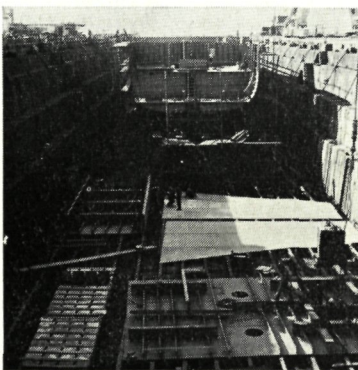
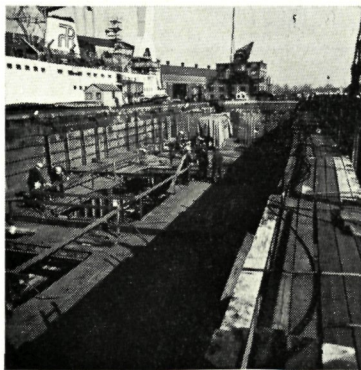
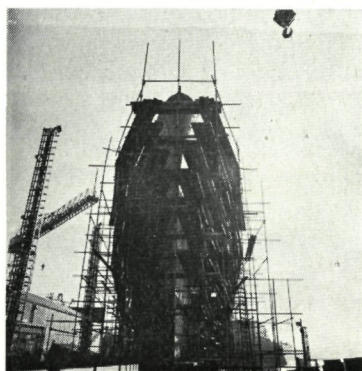
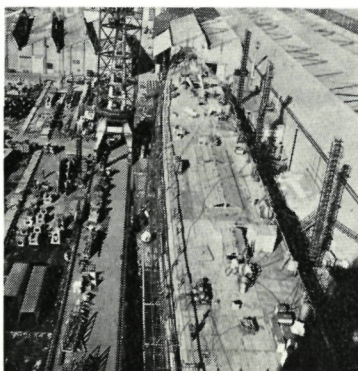
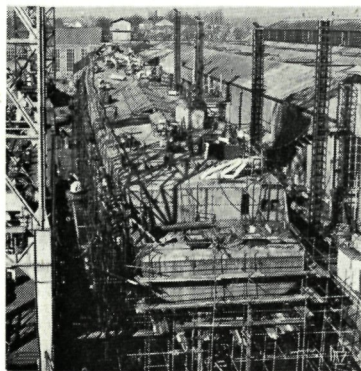
La distinction honorifique « Médaille d'Or dans l'Ordre de Léopold II » a été remise par le Commandant au 1MR SPIESSENS.

La cérémonie se poursuit par un défilé animé par la musique de la Force Navale.



Neptunus / Info-Marine is onlangs op bezoek geweest op de scheepswerven Boel te Temse en Cockerill te Hoboken om de werkzaamheden gade te slaan aan het eerste escorteschip. Wij tonen hier enkele beelden ervan.

Neptunus / Info-Marine s'est rendu récemment aux chantiers Boel à Temse et Cockerill à Hoboken, pour voir les travaux de construction de notre premier escorteur. Nous donnons ici quelques vues.



BEZOEK

Op 11 maart 1975 bracht een groep militaire attachés een informatiebezoek aan COMIENAV.

De bezoekers werden verwelkomd door FKP STRADIOT in de Conferentiezaal waarna een briefing met diamontage plaats had over de taak en opdracht van COMIENAV; nadien werden enkele secties bezocht. In de namiddag had een bezoek plaats aan de nieuwe instellingen van NBCD in het domein te RYCKEVELDE.

VISITE

Le 11 mars 1975 un groupe d'attachés militaires ont rendu une visite d'information au COMIENAV. Les visiteurs ont été reçus par le FKP STRADIOT dans la salle de Conférences où eut lieu un briefing avec montage de dia présentant la tâche du COMIENAV. L'après midi, après la visite de quelques sections, les invités se sont rendus aux nouvelles installations NBCD de RYCKEVELDE.

ENTRAIDE FORCE NAVALE VERENIGING HULPBETOON ZEEMACHT

ALGEMENE VERGADERING HULPBETOON

Zaterdag 19 april jl. had de jaarlijkse algemene vergadering plaats van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Uit de toespraak van de Voorzitter, Commodore J.P. VAN DYCK en het jaarverslag van de sekretaris E. VAN HAVERBEKE, volgen hier twee belangrijke passages, die onze lezers onmiddellijk een zeer klaar overzicht geven aangaande de werking van de Vereniging.

Het jaar 1974 werd afgesloten met 2.268 leden, wat 10 % meer is dan vorig jaar, er is echter meer. Het boekhoudkundig jaar werd afgesloten met een batig saldo van ca. 400.000 fr., in tegenstelling met vorig jaar waar er een nadelig saldo van ca. 70.000 fr. was en nochtans werd er in 1974 aan heel wat hulpbetoon gedaan, ongeveer 715.000 fr. wat 86.000 fr. meer is dan vorig jaar.

Deze cijfers bewijzen dat wij zuinig omgaan met de centen van de vereniging, maar langs de andere zijde, dat wij ons hulpbetoon uitbreiden.

Cette année, je tiens tout spécialement à remercier la Base Navale d'Ostende et de Kallo, les Mess Officiers de COMOPNAV, le bar des 1 Mat et Mat VC de COMSERVOST et les Officiers de Réserve d'Anvers, les Mess Officiers, S/Officiers et 1 Mat de COMIENAV, le « GODETIA », dequels notre organisation a reçu des dons importants.

La source principale de nos revenus reste cependant le Bal de Gala annuel, qui cette année rapporte un bénéfice record de 775.000 fr. Je félicite à ce sujet Monsieur Schlim, président du Comité du Bal, Monsieur Meeze et les dames du Comité de tombola et enfin Monsieur Segaert qui procura 274.000 fr. de publicité pour le programme du bal. Tijdens deze vergadering zullen wij overgaan tot de verkiezing van vier beheerders, ter vervanging van Mevr. Flahaut, dhr Dreesen, Duinslaeger en Thierens, allen uittredend en herverkiesbaar.

Un mot de remerciement à Messieurs Leten et Lenoir qui depuis des années, remplissent fort bien la tâche de commissaire et j'espère qu'ils voudront bien continuer dans l'avenir. Je tiens aussi à remercier Mlle Ampe, notre assistante sociale pour le dévouement témoigné à l'égard du personnel de la Force Navale.

Tous mes remerciements également aux dames faisant partie du comité d'entraide de la Base Navale d'Ostende, le « NAVY 333 » pour les bons services rendus durant l'année 74 et tout spécialement à Madame Van Begin, l'active présidente.

Uit het verslag van de sekretaris zal U aanstonds vernemen dat het financieel beheer, maar ook onze filantropische aktie, meer dan gezond zijn. Zoals vorige jaren ging de meeste hulp naar onze Zeemachtweduwen, -wezen en -gehandikapt, de minst begoeden van onze grote Zeemachtfamilie en ik ben er van overtuigd dat we deze politiek ook verder moeten zetten in de toekomst.

De stijging van het aantal leden bewijst verder dat de werking van onze vereniging meer en meer bekend geraakt in de schoot van de Zeemacht. De verspreiding van de brochure « Hulp in Nood » en de regelmatige publikatie van nieuws in ons Zeemachtijdschrift « Neptunus » zijn daar zeker niet vreemd aan.

VERSLAG SEKRETARIS

Op enkele dagen na - om juist te zijn 24 april - bestaat de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht 10 jaar.

Alvorens verslag uit te brengen over de werking van het voorbije boekjaar is het misschien wel nuttig even terug te blikken op twee cijfers van deze 10 jaar werking.

Zo hadden we eind 1974 voor een totaal van 2.244.386 fr. besteed aan giften en 527.079 fr. aan renteloze leningen, samen bijna 3 miljoen.

Het dienstjaar 1974 is in vele opzichten een bijzonder gunstig jaar geweest, de voorzitter komt zojuist te zeggen, ons jaar werd afgesloten met 2.268 leden, het hoogste ledenaantal ooit bereikt, zijnde ca. 200 leden meer dan vorig jaar, maar ergens toch nog onvoldoende.

De beheerskosten van de vereniging heb ik kunnen drukken tot 16.785 fr. in vergelijking met vorig jaar waar deze 56.956 fr. bedroegen en in 72 waar ze de 100.000 overschreden, is dit een flinke bezuiniging geweest.

Wat onze uitgaven betreft enkele cijfers die voor zichzelf spreken: Zo werd tijdens het voorbije boekjaar 163.000 fr. vakantiegeld uitbetaald aan onze Zeemachtweduwen, 78.000 fr. toelagen aan onze gehandikapt, 221.000 fr. als studietoelagen aan onze Zeemachtwezen.

Verder 118.000 fr. aan renteloze leningen, 106.000 fr. giften en als men daar de verzekeringspremie van 35.000 fr. bijtelt dan bekomt men meer dan 715.000 fr. Een astronomisch getal voor een vereniging die slechts een symbolisch bedrag als lidmaatschapsbijdrage vraagt.

Onze vereniging heeft vanzelfsprekend - gelukkig maar - ook bronnen van inkomsten.

De lidmaatschapsbijdragen brachten 150.850 fr. in kas, of 27.000 fr. meer dan vorig jaar, de verkoop fonoplaten 4.167 fr. en wij mochten voor 87.455 fr. giften ontvangen. De belangrijkste bron van inkomen zal echter steeds ons jaarlijks galabal zijn, die dit jaar de fantastische som van 775.000 fr. opbracht. Was eind 1973 ons kapitaal verminderd met 73.000 fr. dan werd 1974 afgesloten met een vermeerdering aan kapitaal van ca. 427.000 fr. Als ik echter het aantal sterfgevallen van de voorbije maanden bekijk, het stijgend aantal weduwen - 43 reeds - het aantal wezen, dan is deze vermeerdering van kapitaal zeker geen overbodige luxe.

* * *

EEN GOEDE DAG VOOR HULPBETOON

Alhoewel het niet in de sterren stond geschreven, was woensdag 9 april jl., een bijzonder « goede » dag voor de penningmeester van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht. Inderdaad deze fameuse woensdag werd de vereniging plots meer dan 30.000 fr. rijker.

Groepering Opleiding en Training

Een fiere en glunderende Groeperingscommandant, Kapitein ter Zee M. VERVYNCK, verwelkomde Commodore VAN DYCK, voorzitter van de vereniging, en begeleidde de voorzitter naar de Mess Onderofficieren.

In deze mess was een afvaardiging aanwezig van de Officieren, Onderofficieren en Eerste Matrozen en Matrozen BV. Na een welkomstwoord door de dienstdoende Hoofdwapenmeester, mocht Commodore VAN DYCK drie royale checks in ontvangst nemen, bestemd voor de filantropische werking van de Vereniging. De 1e Matrozen en Matrozen BV, overhandigden een check van 5.000 fr., de Onderofficieren een van 10.000 fr. en de Officieren een gift van 7.500 fr. Commodore J.P. VAN DYCK, voorzitter van de Vereniging, dankte de aanwezigen voor deze zeer royale gift en vertelde bij deze gelegenheid een en ander over de werking. Zo konden wij ondermeer vernemen dat tijdens het jaar 1974 voor ca. 730.000 fr. werd uitgegeven aan daadwerkelijk hulpbetoon in de schoot van de Zeemacht en dat in het tienjarig bestaan van de vereniging voor reeds meer dan 3.000.000 fr. werd uitgegeven om onze eigen mensen te helpen waar nodig.

Alhoewel er de laatste jaren heel wat aan propaganda werd gedaan blijkt echter nog te weinig belangstelling te bestaan voor de vereniging zelf, heel wat actief personeel is niet eens aangesloten. De voorzitter had echter een bijzonder woord van dank voor de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht, het is inderdaad zo dat de meeste leden te Sint-Kruis gemaakt worden. Vanzelfsprekend is het feit dat Kapitein ter Zee VERVYNCK en Fregatkapitein Stradiot beiden beheerders zijn van de Vereniging daar niet totaal vreemd aan en ook de zeer actieve inzet van IMC. LEDAIN en VAN RUMST, die beiden ca. 1.000 leden per jaar rekruteren.

* * *

« GODETIA »

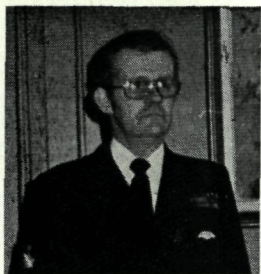
Woensdagnamiddag, ook op 9 april, was Commodore VAN DYCK, te gast bij Korvetkapitein M. VERBOVEN aan boord van de « GODETIA » en dit in aanwezigheid van Kapitein ter Zee A. SCHLIM, Commandant van de Groepering Operaties. Ook hier opnieuw mocht de voorzitter een check van 8.360 fr. ontvangen, bestemd voor de sociale werken van de vereniging.



Commodore J. VAN DYCK mocht heel wat giften ontvangen van COMIENAV.

Commodore J. VAN DYCK tijdens zijn dankwoord aan boord van de « GODETIA ».





OP RUSTSTELLING 1 OM LEBEGUE

Op 1 april 1975 werd 1 OM Lebegue op rust gesteld. Ter dezer gelegenheid had een ontvangst plaats in de bar van COMLOGNAV. Door de Onderofficieren werd hem een prachtig geschenk aangeboden (zie foto).

De loopbaan van 1 OM Lebegue ziet er als volgt uit: Hij begon als milicien op 14-10-1938 bij de TTR te Vilvoorde. Hij nam deel aan de veldtocht van 10 mei 1940.

Op 12 mei 1940 werd hij krijgsgevangene genomen en op 31 januari 1941 vrijgelaten.

Hij werd oorlogsvrijwilliger bij RN op 13 januari 1945 en is nadien overgegaan naar de Zeemacht. Bij de Zeemacht diende hij bij volgende eenheden: NAVDIV, MDN, RES. DEP, COMIENAV, EGUERMIN en tenslotte bij COMLOGNAV waar hij op rust werd gesteld.

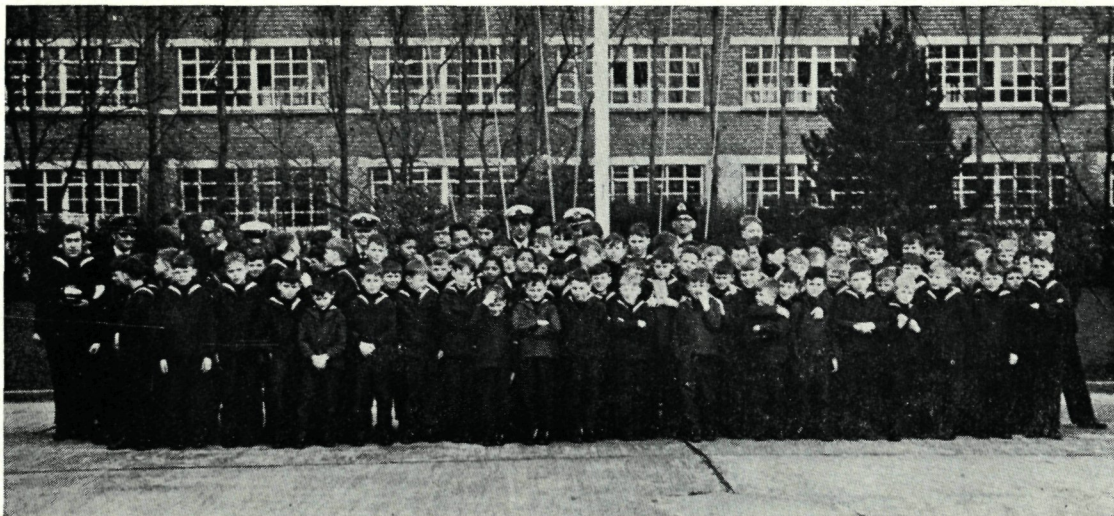


OP RUSTSTELLING 1 MC PROVOOST

Op 1 april werd 1 MC Omer Provoost op rust gesteld. De Onderofficieren van COMLOGNAV hielden er aan de gevierde een paar geschenken aan te bieden (zie foto's).

Onze vriend en collega vervoegde de rangen van het Belgisch Leger in 1937. In 1940 nam hij deel aan de 8-daagse veldtocht met de graad van sergeant. Hij was krijgsgevangene tot 17 januari 1941, waarna hij als werkweigeraar moest onderduiken. In 1953 vervoegde hij de rangen van de Zeemacht als Technisch Raadgever bij de sectie vervoer. Hij was er in dienst tot zijn op ruststelling.

faits
divers
niewwtjes



Negentig IBIS-jongens vergezeld van hun opvoeders en onder leiding van de Heer Directeur Mr CAES-TECKER, kwamen op bezoek in Comservost. Ze gaven hierdoor gevolg aan een uitnodiging van het Comité van onze Club BV.

Na werkelijk het buikje rond te hebben gegeten met mosselen en frieten werden ze vergast op een

uurtje muziek door onze Sailors Jazzband.

Om de namiddag te beëindigen kregen ze een mooie speelfilm te bezichtigen, een western van het goede genre.

We hopen geslaagd te zijn in ons doel, de jongens een prettige namiddag te bezorgen.



A l'occasion d'une petite cérémonie, Comservost a pris congé de Mademoiselle CLAES-BOUQUAERT directrice provinciale de la CMC. Lors d'une courte allocution, il l'a remerciée pour les services immiments rendus à la Force Navale. En même temps on a pris congé de Madame Jenny LEFEVRE dont le contrat se terminait également fin février 1975.

* * *



Milac vierde zijn dertigjarig bestaan met een spelprogramma in het Boudewijnpark te Brugge. Vier manschappen van 10 Korpsen uit de provincie West-Vlaanderen namen er aan deel. Het betrof een soort spel zonder grenzen. Vraag geen klassement of punten, die kent men niet... men weet enkel dat Comservost glorievol laatste eindigde en zich toch werkelijk amuseerde!

* * *

Cher Neptunus

J'ai lu avec intérêt votre article au sujet des shanties et chants de marins, publiés dans le dernier numéro de Neptunus.

Je collectionne également ces disques et prends la liberté de vous communiquer, à titre d'information, la liste des disques que je possède et qui ne sont pas repris dans la liste de la discothèque d'Oostende.

Tous ces disques ont été achetés dans le commerce il y a moins de dix ans mais, comme vous le signalez très justement, il n'est pas certain qu'ils se trouvent encore tous disponibles.

J'ose espérer que ma liste contribuera éventuellement à enrichir la discothèque d'Oostende.

Thomas JAEGER
Place G. Brugman 23
1060 Bruxelles

SHANTIES - CHANTS DE MARINS

- CHANTS DE HAUTE MER avec Bordas
Ensemble & chœurs sous la direction de Jean Guiraud
Barclay, Série Orange, 820 002
- BLAUE JUNGS VON DER WATERKANT
Die Blauen Jungs aus Bremerhaven
Chor der Technischen Marineschule II
Leitung : Hauptbootsmann Günter Faber
Solisten : Günter Faber & Hein Krämer
Jan Steevens Sailorband
Marcato 79 201
- THE CLANCY BROTHERS & TOMMY MAKEM -
SING OF THE SEA
Columbia CS 9658
- CHANTS DE MARINS
Michaël Yaouank
Avec la participation du « Djiboutjeb Groupe »
Arfolk SB 329
- CHANSONS DE LA MER
Albert Kerbonne avec Jo «La-re-do» à l'accordéon
Ducretet Thomson, collection Folklore de France
DUX 40444
- CHANSONS DE LA MARINE EN BOIS
Marc Ogeret
Arrangements & Direction musicale :
Michel Villard
Florilège 23 - Chanson populaire française
Disques Vogue, collection Loisirs SLVLX.459 T
- AUF HOHER SEE
Der Jan Maaten-Chor singt Shanties & Seemannslieder
Solisten : Peter Oldenburg, Hartwig Stuckmann,
Friedrich Schütter, Karl Kramer
Europa E 145
- SEA SHANTIES
The Men of the Robert Shaw Chorale
RCA Victor LSC-2551
- Matrosen singen SHANTIES & Lieder von der
Waterkant
Europa E 157
- CHANTS DE CORSAIRES & DE LA MARINE A
VOILES
Ensemble Choral « Les XXX » de Lille
Dirigé par Raymond Robillard
Arlon 30 S 059

* * *

NAVY FOTO CLUB ZEEMACHT

Op vrijdag 21 februari 1975 ging de jaarlijkse prijsuitdeling van de fotoprijskamp 1975 door in de feestzaal O/Off van de Marine kazerne Bootsman Jansen, ingericht door de Navy Foto Club Zeemacht. Dit jaarlijks feestje werd een « TOPPER » zonder meer. De opkomst was buiten alle verwachtingen. De Korpsoverste van COMSERVOST, CPC (D) Segaert en zijn dame hadden er aan gehouden dit feest met hun tegenwoordigheid te vereren. Waarvoor het bestuur langs deze weg zijn oprechte dank betuigt.

Na de gebruikelijke schuimwijn en toast werd door de Voorzitter L. Degroote iedereen van harte welkom geheten. Hierop werd dan overgegaan tot het uitdelen van de prijzen. Voor de beste diareeks (gesynkroniseerd op muziek) werd de heer O. Recour als laureaat uitgeroepen. Hij werd dan ook door CPC (D) Segaert met een mooie beker bedacht. De eerste prijs in de reeks WIT-ZWART, de Schaal Voorzitter M. Maes, werd zoals voorzien, in de wacht gesleept door de Heer A. Desmedt. In de reeks « beste dia van het jaar » viel de eer

te beurt aan de Voorzitter de Heer L. Degroote, een waardig laureaat.

Aan al deze laureaten en diegenen die een diploma wisten te behalen onze welgemeende felicitaties. Het was op fotografisch gebied een vruchtbaar jaar voor de Navy Foto Club.

Na de proclamatie werd in het klein restaurant een diaprojectie gehouden van de drie weerhouden diareeksen. Deze projectie werd op een warm en welverdiend applaus onthaald.

We nemen hier de gelegenheid te baat om aan al

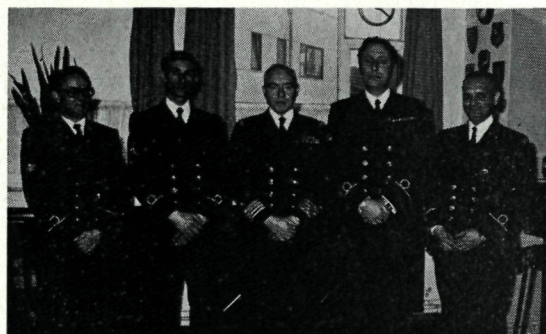
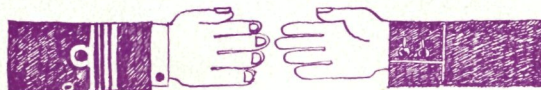
de medewerkers, die hun steentje bijdroegen voor het verwezenlijken van de diareeksen, onze welgemeende dank toe te zeggen.

De diaprojectie werd afgesloten met een gezellig samenzijn in de bar O/Off, waar nog menig uurtje over de wedstrijd 1974 nagekaart werd.

Nu reeds richten wij ons oog op 1975 en hopen dat dit jaar even vruchtbaar moge zijn.

Alles te samen dus een gezellige en geslaagde avond waarbij weeral eens werd bewezen dat de afwezigen altijd ongelijk hebben.

FELICITATIONS · GELUKWENSEN



BENOEMINGEN

Op 26 maart werden door de Groeperingscommandant de nieuw benoemde Onderofficieren in de bar Officieren op een drink onthaald.

Van links naar rechts :

1 MC. Aspeslagh, 1 MC. Van Geluwe, CPV Van Schoonbeek, 1 MC. Neus, 1 MC. Dufait.

VERGOEDING VOOR WERKEN NUTTIG AAN DE GEMEENSCHAP

Aan 1e Meester Chef Louis CUVEREAU van de dienst N5 Telecom COMOPSNV werd een beloning van 8.000 fr. toegekend voor de volgende verwezenlijking : installatie van één enkel elektronisch transmissieapparaat hetwelk gelijktijdig het lezen, de vertaling en de overbrenging van de telexband in « morse » code verwezenlijkt, in vervanging van het actueel in gebruik zijnde systeem, waarbij twee apparaten noodzakelijk zijn.

Onze oprechte gelukwensen aan 1e Meester Chef CUVEREAU.

INDEMNITES POUR TRAVAUX A LA COLLECTIVITE

La somme de 8.000 fr. a été décernée au 1e Maître Chef Louis CUVEREAU à titre de récompense pour la réalisation suivante : installation d'un seul appareil de transcodage électronique réalisant simultanément la lecture, la traduction et la transmission de la bande télex en code « morse » en remplacement du système actuellement en usage, où deux appareils sont nécessaires.

Nos sincères félicitations au 1e Maître Chef CUVEREAU.



VOLLEY-BALL

Rétrospective de dix années de volley-ball au sein de la FORCE NAVALE (COMLOGNAV) avec un noyau de six joueurs et épaulés par quelques miliciens que nous remercions en passant.

1964 :

Éliminé au 2e tour

PK MUN ZEDERGEN/COMLOGNAV

1965 - 2/9 :

2—0

Participé à la FINALE après 5 tours

KRW SCH/COMLOGNAV

3—2

1966 - 11/5 :

Participé à la CONSOLATION après 6 tours

RSC/COMLOGNAV

1—2

1967 - 6/4 :

Éliminé au 3e tour

KRW SCH/COMLOGNAV

3—0

1968 - 30/4 :

Participé à la 1/2 FINALE après 5 tours

KRW SCH/COMLOGNAV

1969 - 27/3 :

Éliminé au 2e tour

CCAD MECHELEN/COMLOGNAV

1970 - 4/3 :

Éliminé au 1r tour

QG LUCHTMACHT/COMLOGNAV

1971 - 28/4 :

Participé à la 1/2 FINALE après 5 tours

1 GR TTR ANTW/COMLOGNAV

1972 - 14/4 :

Éliminé au 4e tour

COMLOGNAV/EC GEND. BRUX

1973 - 28/3 :

Éliminé au 3e tour

COMLOGNAV - 10e WCH B

1974 - 6/3 :

Éliminé au 2e tour

COMLOGNAV/G TTR ANTW

Souhaitons bonne chance aux sportifs du Groupe-
ment Logistique pour l'année 1975.

3—0

3—2

2—1

3—1

0—2

0—2

0—2

Hierna volgen de uitslagen.

Individuele uitslag :

1. Vanhulle (GPO)	92-93-93-98 = 376/400
2. Van Lerbeirghe (GPO)	92-93-96-93 = 374/400
3. Duperroy (ZM)	96-92-91-90 = 369/400
4. Meunier (ZM)	91-90-94-91 = 366/400 (16 x 10)
5. Schepens (ZM)	91-93-90-92 = 366/400 (15 x 10)
6. Van Wymeersch (ZM)	93-93-86-91 = 363/400
7. Bisschop (ZM)	94-89-83-94 = 360/400
8. Fiers (ZM)	87-88-86-94 = 355/400 (12 x 10)
9. Vannieuwenhove (ZM)	90-88-86-91 = 355/400 (11 x 10)
10. Orban (ZM)	90-89-79-85 = 343/400 (17 x 9)
11. Deschacht (GPO)	79-91-80-93 = 343/400 (16 x 9)
12. Puis (GPO)	86-83-86-85 = 340/400
13. Lams (GPO)	84-88-80-86 = 338/400 (10 x 10)
14. Bruggeman (GPO)	85-90-80-83 = 338/400 (9 x 10)
15. Mynendonckx (ZM)	87-88-78-85 = 338/400 (8 x 10)
16. Jonckheere (ZM)	82-82-82-88 = 334/400
17. Dubois (GPO)	85-76-85-83 = 329/400
18. Vandervelde (ZM)	86-81-81-78 = 328/400
19. Corveleyn (GPO)	87-76-80-80 = 323/400
20. Vanleene (GPO)	74-78-78-89 = 319/400
21. Claeys (GPO)	78-89-74-76 = 317/400
22. Giambusso (GPO)	80-77-80-77 = 314/400
23. Vierstraete (ZM)	78-74-84-76 = 312/400
24. Coutereel (ZM)	80-83-70-75 = 308/400
25. Rollier (GPO)	77-85-56-84 = 302/400
26. Gathot (ZM)	77-69-69-81 = 296/400
27. Calmeyn (ZM)	80-66-76-70 = 292/400
28. Pecheur (ZM)	83-81-63-55 = 282/400
29. Nieuwenhuyse (GPO)	81-75-65-60 = 281/400
30. Berwette (ZM)	78-74-52-70 = 274/400
31. Vanthomme M. (GPO)	66-71-57-78 = 272/400
32. Vanthomme D. (GPO)	70-64-64-65 = 263/400
33. Vermeulen (GPO)	70-73-54-52 = 249/400
34. Soenen (GPO)	77-69-43-52 = 241/400

Onvolledige uitslagen : Nys 90-88 ; Nemeghaire 90-88 ; Schottey 78-84 ; Desaeveer 81-76 ; Vanberghem 68-65 ; Vereecke 63-69 ; Vansteenkiste 72-59 ; Brackx 55-61 ; Jonette 49-66 ; Pelkmans 54-34 ; Klausing 27-45.

Ploegenklassement: Per 6 schutters.

Zeemacht

1. DUPERROY	369
2. MEUNIER	366
3. SCHEPENS	366
4. VANWYMEERSCH	363
5. BISSCHOP	360
6. FIERS	355

2179/2400

Gemidd. : 90,9 %

GPO

1. VANHULLE	376
2. VANLERBEIRGHE	374
3. DESCHACHT	343
4. PUIS	340
5. LAMS	338
6. BRUGGEMAN	338

2109/2400

Gemidd. : 87,9 %

SPORTSCHUTTERS ZEEMACHT KLOPPEN VRIJSCHUTTERS

Zaterdag 15 februari in de stand Armenonville had de terugwedstrijd plaats Pistoolschieten tussen de mannen van GPO en de Zeemacht. Niet minder dan 38 schutters kwamen in lijn om de respectieve kleuren te verdedigen.

Waar bij de Zeemachtjongens een zekere spanning merkbaar was, om de voorsprong van 28 punten die zij behaalden in de heenwedstrijd in de stand van de Marinekazerne Bootsman Jonsen, te behouden, moesten ook de Vrijsschutters ervaren dat een zekere achterstand dikwijls moeilijk in te lopen is. Daar waar in de heenwedstrijd kopman Duperroy iedereen verbaasde met een mooie 188/200 score heeft hij in de schoot van de Zeemachtploeg, zijn meesters moeten erkennen, zoals Meunier en Schepens in de terugwedstrijd, die respectievelijk 185 en 182 op 200 gelukten.

De opmerkelijke resultaten van Vanhulle (191/200) en Vanlerbeirghe (189/200) ten spijt in de terugwedstrijd hebben de Vrijsschutters een daverende nederlaag opgelopen, want de achterstand van 28 punten is opgelopen tot 70 punten op de 6 bestgeplaatsten. Het klassement opgemaakt per 10 schutters per ploeg bracht het verschil op 152 punten.

Deze sportnamiddag mag als zeer geslaagd genoemd worden en de fairplay tussen beide schuttersploegen was merkbaar.

Na de gebruikelijke toespraken door de heer Puis (Vrijsschutters) en de heer Coutereel (Zeemacht) die zijn Voorzitter CPC (D) Segaert verontschuldigde, werd aan de 6 bestgeplaatsten van beide ploegen wederzijds een herinneringsplakiet overhandigd aangaande deze ontmoeting. Tevens werd door Voorzitter Vermeulen (Vrijsschutters) een hulde gebracht aan het adres van onze vriend Orban, die aan de basis ligt van de stichting van de pistoolschutterssektie Zeemacht en ook door hem de vriendschapsbanden met Vrijsschutters heeft bewerkt, zodat wij reeds voor de derde maal een vriendschappelijke ontmoeting hebben mogen beleven.

De namiddag werd besloten met een heildronk op de overwinning en met de belofte om dit over te doen, en hopen we om de stand op 2—2 te brengen voor de Zeemachtjongens, hebben we afscheid genomen.

Per 10 schutters.

1. DUPERROY	369
2. MEUNIER	366
3. SCHEPENS	366
4. VANWYMEERSCH	363
5. BISSCHOP	360
6. FIERIS	355
7. VANNIEUWENHOVE	355
8. ORBAN	343
9. MYNENDONCKX	338
10. JONCKHEERE	334

3549/4000

1. VANHULLE	376
2. VANLERBEIRGHE	374
3. DESCHACHT	343
4. PUIS	340
5. LAMS	338
6. BRUGGEMAN	338
7. DUBOIS	329
8. CORVELEYN	323
9. VANLEENE	319
10. CLAEYS	317

3397/4000



KURSIEF IN DE MARGE KRONKELS

De avond voordien had mijn echtgenote me verwittigd dat de proviandkast dringend op een leefbaar peil moest gebracht worden. Zonder me schuldig te maken aan sluikeklame wil ik toegeven dat melk van De Koe en worstjes uit Zeebrugge ontbraken.

De Westvlaamse veetelers zijn hiermee ook weer even in de belangstelling geraakt.

De vrije namiddag, verbonden aan een gepresterde 49-uren week, kwam dus uiterst gelegen om, geheel relax, onze small-stores aan te vullen.

Kuierend, zoals Toon Hermans, met twee boodschappentassen en één dochter aan de hand, zouden we dan via de Vlaanderenstraat, de Kapellestraat trachten te bereiken.

«Prachtig die wandelstraten» merkte mijn ega op «je moet tenminste niet uitkijken naar een auto of moto die je langs achter op het lijf valt».

Die woorden zou ze nooit aan de openbaarheid prijsgeven hebben indien ze bemerkte had welke hindernissen ik op dat ogenblik diende te omzeilen. Dat heeft ze achteraf trouwens toegegeven.

Met een rock and roll-beweging uit de jaren '50 en een boogie-woogie in slow motion, wist ik nog op het nippertje te ontsnappen aan het plattrappen van een overbekend bruin trottoirkronkeltje.

Mijn dochter lachte zich tranen in de ogen.

«Heeft u bij Bejaert gestudeerd...?» vroeg een aangeblazen vijftiger, hierbij zijn twee Duitse schapers wegtrekkend van een langs onder geel afgetrokken reclamekast.

«Stik!» was het hatelijkste wat ik op dat ogenblik kon bedenken.

«Doe niet zo aanstellerig» verweet me m'een echtgenote «wat gaan de mensen denken...».

De mensen waren de laatsten van mijn bekomernissen.

«Daarbij» replikeerde ik - misschien wel een beetje te hard - «daarbij loop je met je schoenen

maat 37 en je hoge hielen minder kans om je vast te varen dan met een platte 45 waarvan ik de ongelukkige bezitter ben».

Om kort te zijn, onze wordenvloed verliep verder zoals bij hondenkoopjes: de een al hoger dan de andere.

Tenslotte is mijn kroost zonder charmante begeleider verdergetrokken.

Ik heb ze nog nagewuifd maar met die hondenpoep in mijn hoofd bedacht ik dat je als gewone, volwassen burger verplicht wordt om je opnieuw te bekwaamen in het hinkelen. Men verplicht je effenaf om van de eerste plavei rechtstreeks naar de derde over te wippen, indien deze ook niet belegd is natuurlijk.

Ik meen dat je, om deze beweging uit te voeren, best even door de knieën buigt terwijl je beide armen gestrekt naar achteren brengt. Even diep ademhalen en dan gewoon afdrucken. Garantie, het resultaat is verbluffend.

Ik merkte dat de elegantie waarmee ik zodoende een reuze hondepoepe ontweek, meerdere voorbijgangers vol bewondering deed stil staan. Ondervinding doet me nu hieraan toevoegen dat meer atletische personen best de hink-stap-spring kunnen toepassen.

Ik heb het uitgerekend: zij verkleinen de mogelijkheid om hun schoenen te bevullen met 700 procent.


Een niet te versmaden voordeel met een uitstekende fysieke training als toemaatje, meen ik.

Toen ik later de huisdeur achter me dichtduwde was mijn echtgenote druk doende in de badkamer. Ze schuurde de rechter schoenzool van onze dochter.

Zij is reeds gewonnen voor het hinkelidee. En U? Laten wij afspreken volgend woensdag om 17.00 u. in de Kapellestraat.

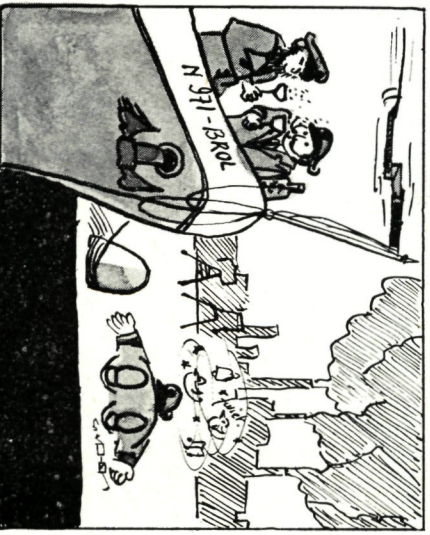
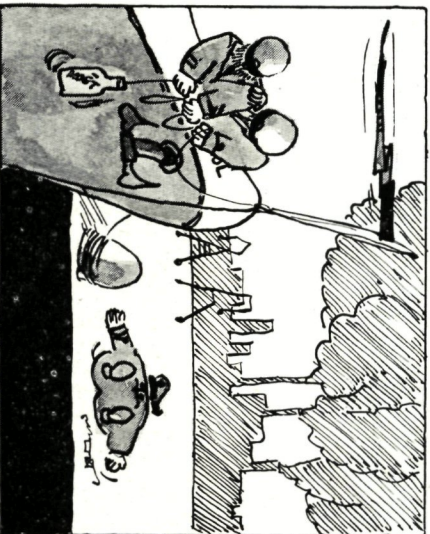
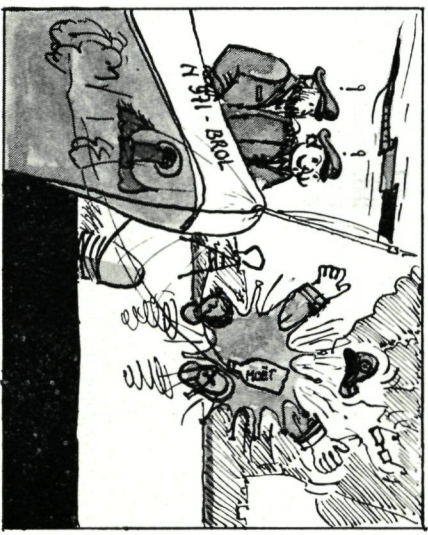
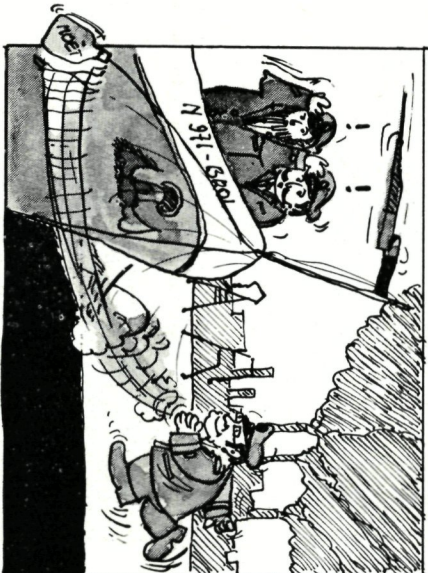
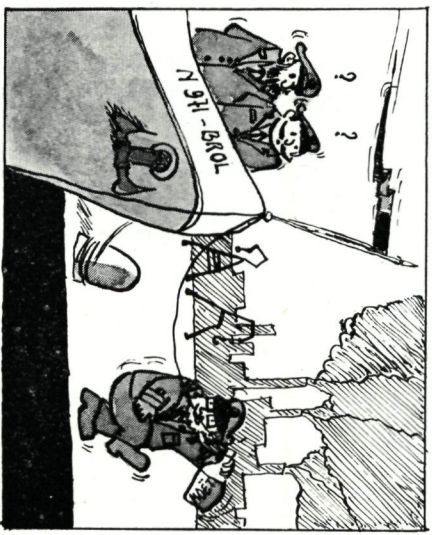
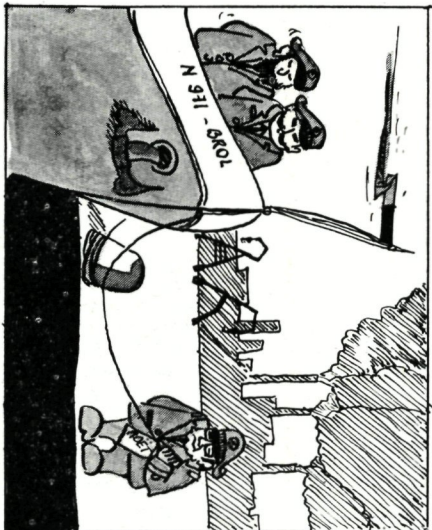
Het stadsbestuur bezet de eerste rij.

G. PEETERS
M928 «STAVELOT»



ITZ BROOL

Dirk



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE BENOEMINGEN — NOMINATIONS

De reserveofficiëren hierna vermeld werden op 26 maart 1975 benoemd tot reservefregatkapitein. Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de capitaine de frégate de réserve à la date du 26 mars 1975.

BEKAERT J., de HEMPTINNE F., BORGENS C., BEAUPRES P., SCHOTS W., MUSSCHE H.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de première classe de réserve.

PIERARD J., PERON R., VAN COILLIE N.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve.

FRAIKIN J., KUYPERS R., DUQUESNE O., d'UDEKEM de GUERTECHIN C., ELSLANDER D., DECKERS G., VAN DEN ABEELE J., DANGREAU H., SELLESLAGH-SUYKENS E., VERLAINE J.

Benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve.

CALLEBOUT H., COUCK W., BASTIN C., EICHPERGER R., VAN DEN BERGHE J., DEMAÏN D., HENRION F.

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT

Lijst der secties op 8 maart 1975

Nationale voorzitter :

Gilbert DEBAISIEUX

Rue des Alliés 63, 7230 Fremeries

Tel. 065-662693

ANVERS - ANTWERPEN

Voorzitter a.i. :

VAN DUN Robert

Constitutiestraat 41, 2000 Antwerpen

Tel.

Sekretaris :

DE MEYER Marcel

Kerkstraat 80, 2091 Hoevenen

Tel.

Schatbewaarder :

BERTELS François

Lambrechtsstraat 27, 2710 Hoboken

Lokaal :

BRUSSEL

Voorzitter :

BORJANS F.

Arthur Cosynstraat 2, 1020 Brussel

Tel. 02-4782082

Onder-Voorzitter :

DESWAENE Jean Luc

Steenweg op Foret 78, 1610 Ruisbroek

Tel. 02-3760400

Sekretaris :

TILKIN A.

Wimpelberg 123, 1120 Brussel

Tel. 02-2673132

Schatbewaarder :

LOENS Roger

Roodborstjesstraat 3, 1170 Brussel

Tel. 02-6737435

Lokaal :

Eerste verdieping café « l'Ecusson Royal »

1, avenue du Parc Royal, 1020 Brussel

GENT

Voorzitter :

HEBBELINCK Pierre

Rijsenbergstraat 338, 9000 Gent

Tel. 091-252131

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

HAINAUT-CENTRE-OUEST-MONS

Voorzitter :

DEBAISIEUX Gilbert

Rue des Alliés 63, 7230 Frameries

Tel. 065-662693

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

KEMPEN

Voorzitter :

PAUWELS A.

Rijnstraat 21, 2440 Geel

Sekretaris :

BOSMANS G.

Adriaansenlaan 36, 3990 Meerhout

Schatbewaarder :

Lokaal :

LEUVEN

Voorzitter :

Nationale Onder-Voorzitter :

RUBBRECHT Hans

Knapzak 6, 3202 Linden

LIEGE

Voorzitter :

Nationale Onder-Voorzitter :

MEURMANS Léon

Rue Hullos 3, 4000 Liège

Tel. 041 - 263357

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

NAMUR

Voorzitter :

LIEGEOIS

Rue des Dames Blanches, 5000 Namur

Onder-Voorzitter :

MATHIEU J.M.

Rue de la Falize 28, 5000 Namur

Tel. 081 - 288162

Sekretaris :

DEVILLE Léon

Rue des Aubépines 23a, 5101 Erpent

Tel. 081 - 303682

Schatbewaarder :

ISTACE Ph.

Rue de Beauce 59, 5730 Malonne

Lokaal :

« Le Vauban »

Rue Notre Dame 132, 5000 Namur

OURTHE AMBLEVE

Voorzitter :

Nationale Schatbewaarder :

GARRAY Nicolaes

Rue Forthomme 18, 4061 Rouvrex

Tel. 041 - 821731

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

TIENEN

Voorzitter :

MONIQUE

Kleine Bergstraat 20, 3300 Tienen

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

TURNHOUT

Voorzitter :

DE SOMMER Jacques

Visbeekstraat 1, 2350 Vosselaar

Tel. 014 - 414091

Sekretaris :

SPOELBERG Jan

de Merodelei 249, 2300 Turnhout

Tel. 014 - 415592

Schatbewaarder :

Lokaal :

VERVIERS

MATHIEU J.M.

Rue Roger 48, 4800 Verviers

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

WAREMME

Voorzitter :

GOUTERS A.

Avenue des Erables 26, 4370 Waremmes

Tel. 019 - 232427

Sekretaris :

Schatbewaarder :

Lokaal :

HAVENBEZOEK

Op zaterdag 24 mei 1975 te 14.00 uur stipt verzamelt de Vereniging Oudgedienden Gent en omgeving aan het Havenbureau der stad Gent om een bezoek te brengen aan de haven.

Dit havenbezoek geschiedt onder leiding van Kapitein t.l.o. De Wilde André, Havenkapitein-Komman- Van deze gelegenheid zal ook gebruik gemaakt worden om een koopvaardij- schip te bezoeken.

Deze edukatieve rondgang is voorbehouden aan V.O.Z.M.G. & O.-leden met echtgenote en eventueel kinderen méér dan 18 jaar.

Om dit bezoek tot een sukses te brengen en opdat iedereen er evenveel zou van genieten zal de rondgang geschieden met een autocar. Het aantal deelnemers is derhalve beperkt.

FAMILIEUITSTAP OP 14 JUNI

Op zaterdag 14 juni 1975 te 9.00 uur verzamelt de Vereniging Oudgedienden Gent en omgeving op het St.-Pietersplein (ruime parking) om tijdig te kunnen vertrekken voor de familietrip. De reis wordt met een autocar gemaakt.

In bestuursvergadering van 6.2.1975 werd beslist om de deelnemingskosten niet per deelnemer, maar per gezin te doen betalen. Dit is een geste voor de leden met kinderen.

Elk deelnemend gezin betaalt 150 F. Dit bedrag moet op voorhand gestort worden op de bankrekening van de vereniging met vermelding DADIZELE, of afgegeven worden aan het bestuurslid belast met de inschrijvingslijst welke geopend wordt op zaterdag 12 april te 20.00 uur in de zaal St.-Elooi, (voordracht van havenkapitein).

Geïnteresseerden moeten, indien ze geen gebruik maken van de inschrijving op 12 april, **vóór 20 mei** de hierbijgevoegde deelnemingsstrook opzenden naar ons lokaal : Mr. De Witte Willy, Prinses Clementinalaan 118, 9000 Gent.

Tijdens deze familiereis zal er 's middags gelegenheid zijn om, naar keus, goedkoop of duurder te middagmalen ; ook zij die een lunchpakket meenemen zullen dit ongehinderd kunnen verorberen.

DE ALGEMENE VERGADERING

VERENIGING OUD-GEDIENDEN GENT & OMGEVING

Onze algemene vergadering ging traditiegetrouw door in de zaal St.-Elooi op zaterdag 8 maart.

Zoals steeds was het bestuur op tijd en voltallig op post. Van onze leden was de opkomst eerder gering. Slechts 27 op meer dan 200 leden. Onze inspanningen ten spijt waren enkel de oude, getrouwe gezichten terug op het appèl. Mogelijks is dit te wijten aan het niet rondsturen van omzendbrieven, maar zoals vermeld in « ARGO », is dit wegens de hoge kosten niet meer mogelijk.

Nochtans staan in elke « ARGO » de activiteiten vermeld, met aanduiding van plaats, datum en uur. Aan onze leden nu om er de nodige aandacht aan te schenken.

Opgelet, voor bepaalde activiteiten zullen deelnemingsstroken verschijnen in ons klubblad. Stuur ze tijdig terug om geen desillusies op te lopen.

Onze voorzitter, Pierre Hebbelinck, sprak een welkomstwoord tot de aanwezigen. Hij gaf dan een overzicht van positieve en negatieve punten, verwezenlijkingen en wees op ons welgevoeld programma, zodat wij van mening zijn dat het door ons gestelde doel bereikt wordt en eenieder voldoening schenkt.

Nadat onze kommissaris, VAN RENTERGHEM René, een overzicht had gegeven van de katoestand der vereniging, zag hij zijn mandaat met een jaar verlengen. Hij zal terug met hart en ziel de belangen van de vereniging behartigen.

Onze ex-voorzitter, die in Oostende woont doch steeds op elke activiteit aanwezig is, had voor een pracht van een orkest gezorgd. Het orkest hield er de sfeer en het plezier in. Ze kregen dan ook op het einde van ons gezellig samenzijn een rechtstaand publiek en een minutenlang durend, verdiend applaus.

Voor onze tombola had de familie DE NEVE hun beste beentje voorgezet, zowel voor het schenken van de eerste prijs (een mooi miniatuur zeilschip), als voor de verkoop van de loten. Ook onze schatbewaarder DE WITTE Willy had er het zijne toe bijgedragen. Langs deze weg hiervoor onze beste dank.

Plezier was er bij de vleet; de afwezigen hadden weer eens ongelijk.

* * *

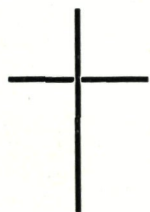
A LA SECTION LIEGEOISE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

C'est conjointement cette année que les sections de Liège du Corps des Cadets de la Marine et de l'association des Anciens de la Force Navale ont organisé, fin février, le Bal annuel de la Marine dans la Cité Ardente.

Succès de foule, succès d'ambiance, succès tout... court!

Parmi les personnalités, nous avons noté: l'ex-ministre J.P. Grafé, le CPF Roufosse, représentant le Chef d'EM/FN, le CPF (rés) Ludwig, représentant l'UNOR, le CPV Pillet (France), président de la FAMAC, le CPC Goos, vice-président de l'association des Anciens de Deutsche Marine, accompagné de délégations d'Aix-la-Chapelle, Gladbach, Cologne et Dortmund, monsieur Vatin, délégué à la propagande (Marine Nationale), Monsieur Delanoé, président de la section belge FAMAC, les officiers du Corps des Cadets, des délégations d'Anciens FN de Bruxelles, d'Amblève-Aywaille, etc. La soirée avait débuté par une courte « cérémonie d'hommage » en l'honneur du CPF (rés) Garnier (past-président de la Section) et de L. Meurmans. Au nom de la FAMAC, le CPV Pillet remit à chacun la médaille « pour services bénévoles » en remerciement des services rendus tant sur le plan national que sur le plan international.

Signalons encore qu'au cours de l'Assemblée Générale de début février, le CPF Garnier, absorbé par ses occupations professionnelles s'est vu dans l'obligation de résigner la présidence de la Section de Liège. Qu'il soit, ici, une nouvelle fois remercié pour l'action menée à Liège: on n'oubliera pas de si tôt que c'est sous sa présidence que s'est déroulée à Liège la « Quinzaine de la Marine » dont nous avons parlé antérieurement. C'est Léon Meurmans (ex-secrétaire) qui le remplacera, l'enseigne de vaisseau Verlaïne, assumera le secrétariat et Daix, la trésorerie.



Overlijden van ere-fregatkapitein (T) ETIENNE DAUTRICOURT

Op 18 april jl., overleed te Knokke, Ere-Fregatkapitein (T) Etienne DAUTRICOURT. Hij werd geboren te Brugge op 27 december 1913 en trad op 1 april in dienst bij het 1° Regiment Karabiniers « Prins Boudewijn » te Brussel, om in september 1937 over te gaan naar het 4° Linie Regiment te Brugge.

In 1939 werd hij opgenomen in de School voor kandidaten-onderluitenant te Namen en nam deel aan de 18-daagse veldtocht.

Hij werd krijgsgevangen gehouden tot in december 1940, eens vrijgelaten studeerde hij voor ingenieur te Gent.

In 1951 bekwam hij zijn overgang naar de Zeemacht als technisch officier-electronica. In 1953 richtte hij de sectie Electronica op bij het Opleidingscentrum van de Zeemacht te Sint-Kruis. In 1957 organiseerde hij de werkplaats « Electronica » bij de Logistieke Groepering van de Zeemacht te Oostende.

Zijn benoeming tot hoofdofficier kreeg hij op 26 september 1959. Van 1963 tot 1966 was hij kommandant van de Technische School in Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te Sint-Kruis.

Op 18 juli 1966 werd hij aangeduid om het bevel over te nemen van de Marinebasis te Zeebrugge, waar hij met ingang van 1 januari 1969 met rust ging na een welgevulde en verdienstelijke loopbaan.

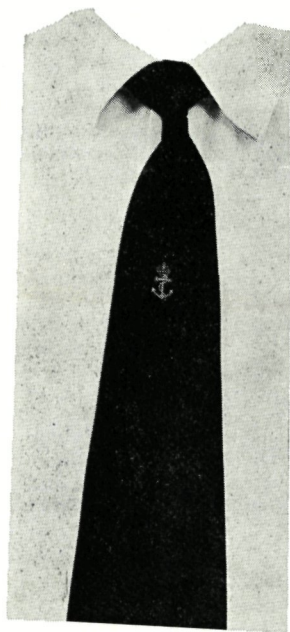
Fregatkapitein E. DAUTRICOURT was een graag geziene officier in de Belgische Zeemacht, waarmede hij nog veel contact onderhield ook na zijn opruststelling. Hij was ere-lid van Neptunus en van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

De begrafenisplechtigheid heeft plaats gehad op dinsdag 22 april 1975 in de H. Hartkerk te Knokke.

De redactie van Neptunus biedt aan zijn kinderen en aan de familie DAUTRICOURT, haar oprechte deelneming aan.

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 150 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, Uw eigen naam of van wie dan ook, er in te laten graveren.

IMPORTANT !

150 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F la personnalisation que vous imaginerez.



winkeltje - laatste nieuwigheden

boutique - dernières nouveautés

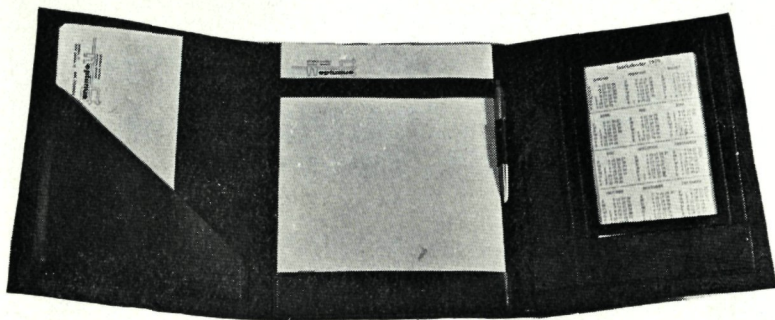


BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.

Prijs: 450 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

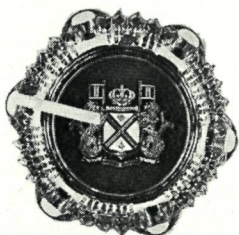
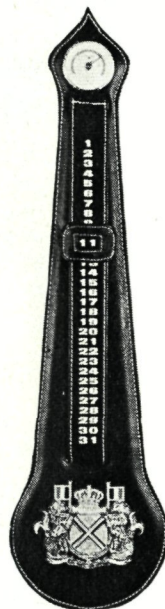
POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format: fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.

Prix: 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.
Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration muriale.

Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

ZEEMANSAGENDA

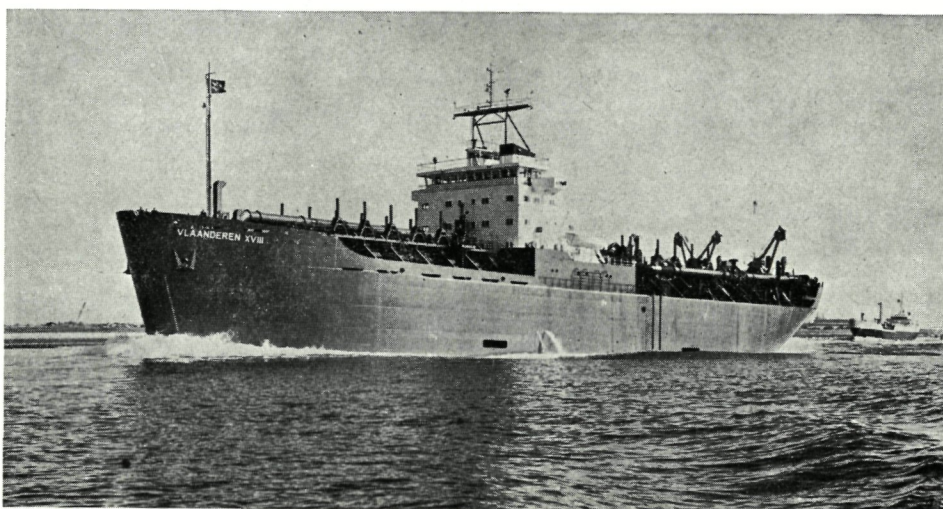
Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen; hoog- en laagwaterpeil te Oostende; omzettafels voor hoog- en laagwater in andere belangrijke Europese havens; maanstanden; aanduiding kleine en grote vlaggetooi; schepen Zeemacht; meteorologische kaart; nuttige adressen. Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kft met goudopdruk. Prijs 40 F, inclusief B.T.W. — Voorraad beperkt!

AGENDA DU MARIN 1975

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés; heures de marées hautes et basses à Ostende; table de conversion pour heures de marées hautes et basses d'autres ports européens importants; phases de la lune; indications des grands ou petits pavois; bâtiments Force Navale; carte météorologiques; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or. Prix: 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint!

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510**



S. A.
N. V.

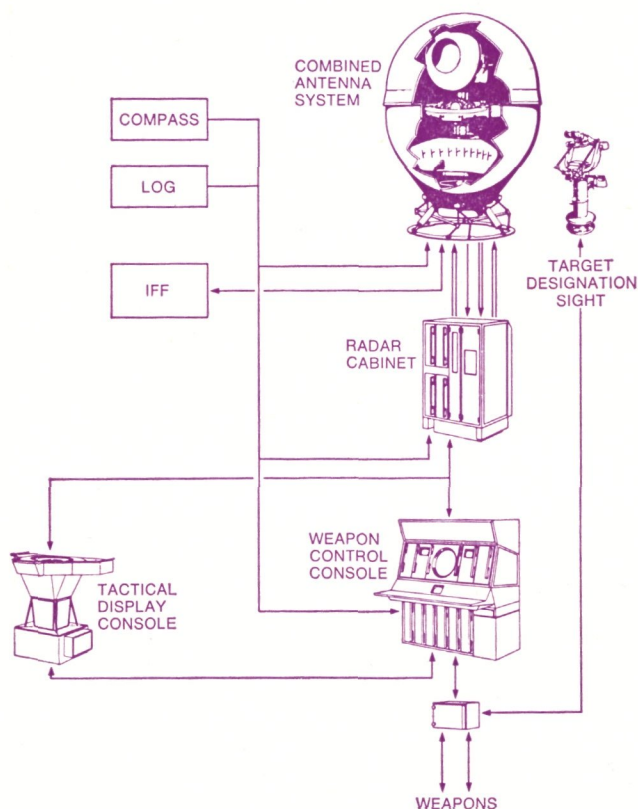
02-426.98.20

uw vervoerder
votre transporteur

havenlaan 94, avenue du port, bxl.



Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV

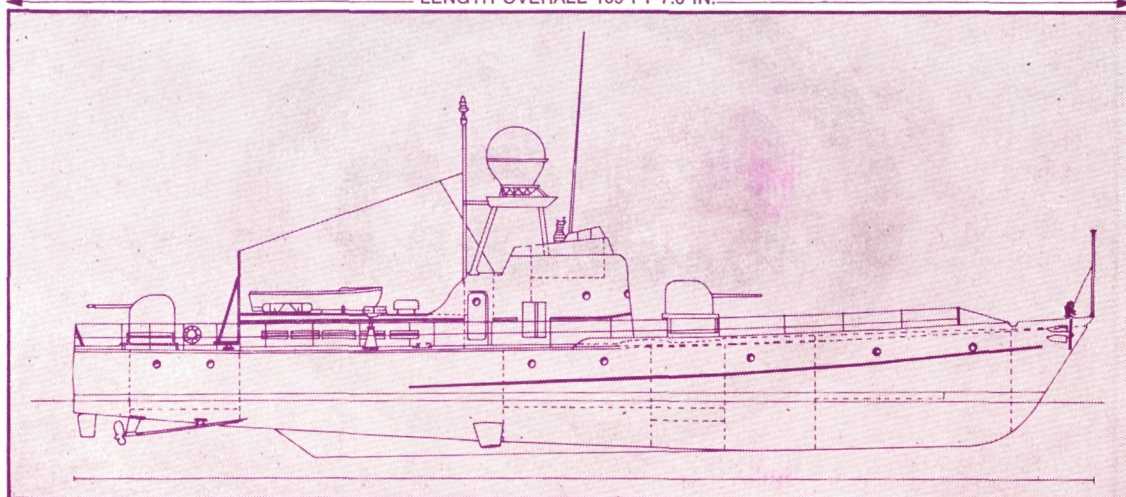


Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data-handling“- en luchtverkeersleidingssystemen.

SIGNAAL systemen.

S 14 N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.





SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — tel. (03) 127.78.20

N.V. INES - BELGIUM

leaders in electronics

tel. : (031) 28.10.32 (10 lijnen) - telex : 31895
Terbekehofdreef 54
2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Hier is de Golf.
Hij is groot waar het moet: van binnen.



 IMPORTATEUR : ANCIENS ETABLISSEMENTS D'ETEREN FRERES N.V.

le Philishave
Rechargeable

branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage

de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

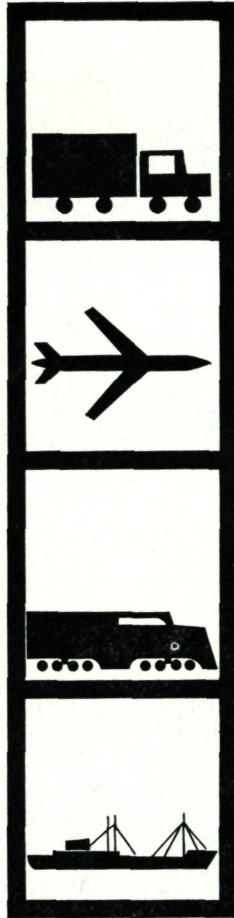
ik ben tuk op **TUC**



publiart/amad

PAREIN

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some

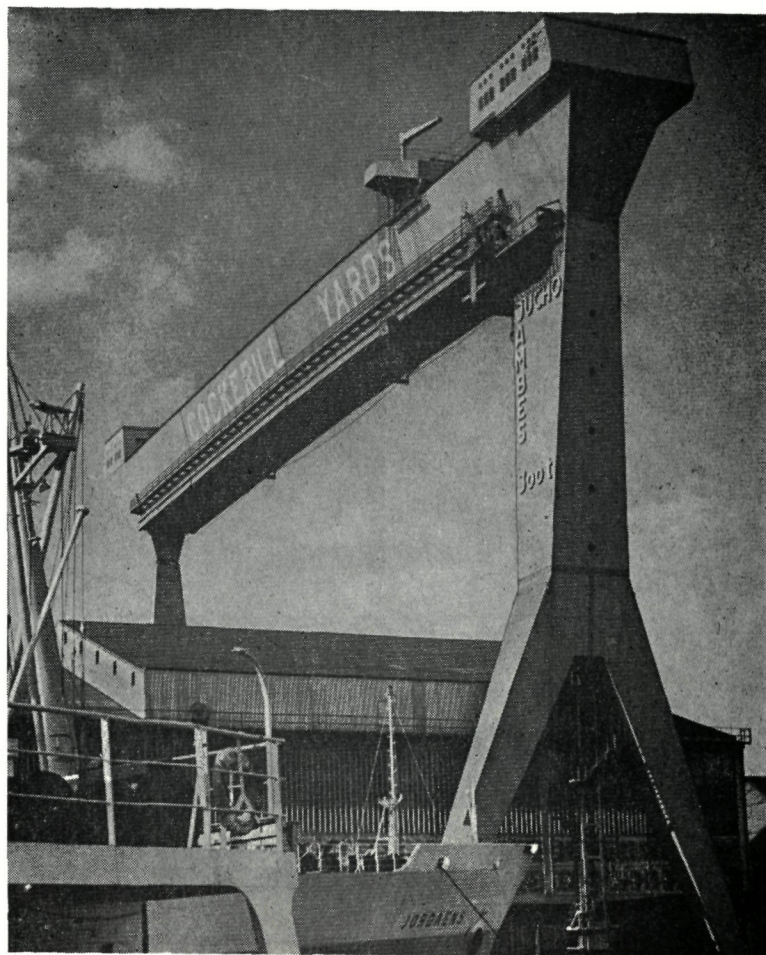


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hekreilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues, chalutiers, dragueurs de mines etc...



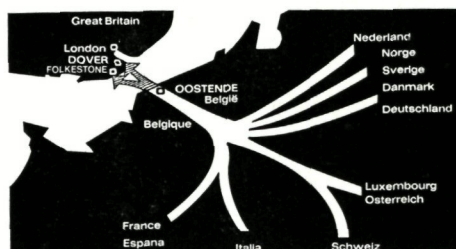
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- * Van 8 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
Reizigers zonder voertuig : dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nachttourbiljetten.
- Automobilisten : minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
36 u. excursies : enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s).

Inlichtingen, kosteloze dekamentatie, enz.

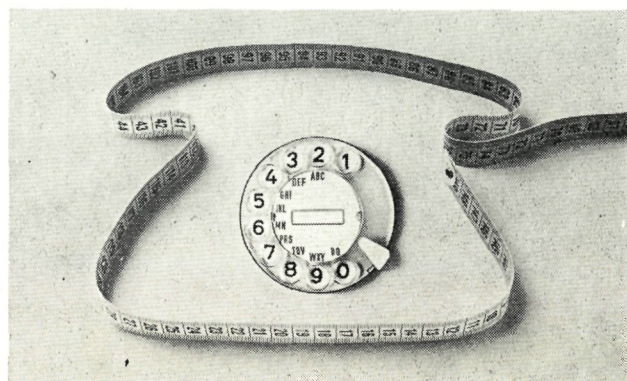
- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

SIEMENS

Telefonie op maat : Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens : Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.
SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

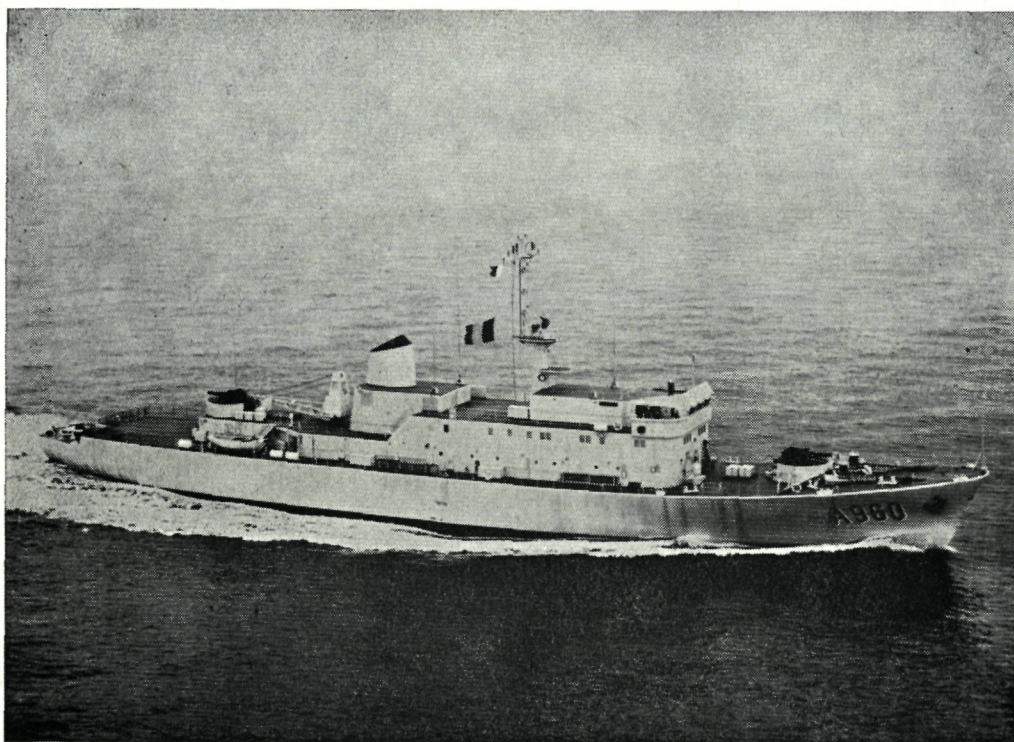
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



**Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers**

COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE (pont)

(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° 031-41.14.80 ext. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

on Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Conseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 e Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 e Commodore Poskin, Bruxelles
 e Commodore e.r. Lurquin, Oostende
 Lieutenant-Generaal Raemaekers, Blankenberghe
 e Commodore e.r. Robins, Laeken
 e Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 e Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 Oostende
 e Capitaine de Frégate Liénart J.C., regatkapitein Paris, Gent
 e Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 e Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 regatkapitein (R) Van Avermaet, Durne
 regatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 regatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 e Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 regatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 e Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 e Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon
 regatkapitein (R) Demortier, Oostende
 e Capitaine de Frégate Pouillet, St.-Kruis
 regatkapitein Aufermann, Deutschland
 tKOL (R) Wauters, Temse
 e Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 e Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 regatkapitein (R) Van Hoof, Merksem
 e Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 regatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 e Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 e Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 e Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 e Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bruxelles
 e Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bruxelles
 LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 e Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 e Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
 LV e.r. Becquaert, Berchem
 LV (R) Carlier, Keerbergen
 regatkapitein (R) Persoons, Berchem
 LV Van Laer, Antwerpen
 LV (R) Remy, Uccle
 LV (R) De Sloover, Bruxelles
 LV (R) Masure, Oostende
 EDV (R) Raye, Tervuren
 EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque
 EDV (R) Horion, Evere
 EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
 e Commandant Adrien, Uccle
 e Capitaine Mertens, Uccle
 e Aumonier Cuyllits, Uccle
 es Officiers de la section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.
 e Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Verbodering Royal Navy, Oostende

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Nokke
 Het gemeentebestuur van De Panne
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale d'Andenne
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Pouillet, Uccle
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hossain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Janssens, Uccle
 Monsieur Geonot, Marcinelle
 Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goessens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Monsieur Nys, Bruxelles
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 Monsieur Declodet, Ixelles
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Cléban, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 Mercantile Marine, Antwerpen
 De Heer Deroot, Gent
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 Monsieur Pierard, Saint Servais
 De Heer Heynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockerill Yards Hoboken
 General Stores Shipchandlers, Oostende
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 « Cercle Cécilia » Oostende
 Hotel Imperial, Oostende
 Monsieur Marotte, Strépy-Bracquegnies
 De Heer Voorzitter orde van de S.C.H.E.T.E.N, Oostende, Mr Gyselinck
 S.A. Halewyck Huitières, Oostende
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur De Ridder, Evere
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Le Centre Privé Médical, St.-Gilles
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club IMT & Mat COMENAV, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Muroch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillemarde
 Monsieur Meert, Bruxelles
 Baron et Baronne de Bethune-Sully, Bruxelles
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mevrouw Verleye, Brugge
 Royal Yacht Club Gent, Mr. Stevens
 N.V. Kredietbank
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Brugmans, Oostende
 De Heer De Herdt, Brussel
 Monsieur Nagelmackers, Liège
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Hervy, Mons
 Monsieur Dziczciarek, Dampremy
 Monsieur Oury, Liège
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Nagelmackers, Bruxelles
 Ets. Fayt, Bruxelles
 Monsieur Rombout, Bruxelles
 Yacht Club Nieuwpoort
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, vzw
 Monsieur Aubinet, Grivignee
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 1 LV Verheyden, Stene
 Marine Basis Kallø
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur Fievez, Député, Huy

Afgesloten op datum van 28 april 1975
 Clôturé à la date du 28 avril 1975

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecaniciens, dekmatroos, elektriciens, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM CONTACT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdays van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

22e jaargang - neptunus 1974-75 - 22e année

nr. 153 - no. 153

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent